

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 24/2016

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO, DE
SALVADOR - DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES, DE
FLORIANÓPOLIS - HERCÍLIO LUZ E DE FORTALEZA - PINTO
MARTINS**

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 24/2016, publicado no Diário Oficial da União nº 208, de 28 de outubro de 2016, Seção 3, página 93, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme decisão *ad referendum* do Diretor Presidente, confirmada na 23ª Reunião Deliberativa, realizada em 01 de novembro de 2016, resolveu submeter a audiência pública as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos de Porto Alegre - Salgado Filho, de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis - Hercílio Luz e Fortaleza - Pinto Martins, tão somente quanto às alterações decorrentes de diretrizes de política de governo e de aspectos regulatórios não oriundos de contribuições recebidas no processo de Audiência Pública n.º 09/2016.

Os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 07 de novembro de 2016 ou protocolados em meio físico.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2003, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

Nesse sentido, todos os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados.

Destaca-se que, conforme apresentado na exposição de motivos da presente audiência pública, este processo foi conduzido pela Agência no interesse de propiciar a mais ampla participação social, oportunizando, assim, à sociedade diretamente

afetada pela decisão conhecer e contribuir com o processo. Há que se apontar, todavia, que esta versou tão somente sobre os pontos de alteração decorrentes de diretrizes de política de governo e de aspectos regulatórios não oriundos de contribuições recebidas no processo de Audiência Pública nº 09/2016, haja vista que, quanto aos demais pontos, a Agência entende já ter sido cumprida a etapa de discussão junto ao público interessado, eis que os documentos já haviam sido submetidos, em sua integralidade, a processo de audiência pública pelo prazo de 45 dias.

Isto posto, tem-se que as contribuições ora analisadas restringem-se ao escopo acima indicado, e que constou do Aviso de Audiência Pública n.º 24/2016. Para as demais, indicou-se na resposta que os dispositivos ou temas abordados não faziam parte do presente processo de discussão.

Indica-se, por fim, que o formulário eletrônico disponibilizado no sítio da ANAC permitiu a anexação de arquivos. Portanto, muitas das contribuições recebidas por essa via trouxeram vários questionamentos acerca de dispositivos dos documentos submetidos a audiência pública, agregados em um único documento. Assim, para facilitar a identificação do questionamento formulado e das respostas dada a cada um deles, o relatório apresentará essas contribuições de forma segmentada, numerando-se cada uma das partes. Portanto, um mesmo número de contribuição poderá ser encontrado mais de uma vez, com uma indicação tal como *“Parte 1, Parte 2 ,....Parte n”* ao lado.

Ressalta-se que as respostas às contribuições enviadas de maneira duplicada pelo formulário eletrônico e por outros meios foram respondidas apenas na seção relativa aos formulários, haja vista este ser o principal meio de recepção de contribuições.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES ENVIADAS POR FORMULÁRIO

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.1
O item 4.25 dispõe sobre a não consideração do benefício do REIDI nos valores da Contribuição Fixa a serem apresentados na proposta. Porém os estudos elaborados e publicados pela SAC confirmam a consideração do benefício do REIDI nas estimativas de investimento. Essa exclusão do benefício foi atualizada nos novos valores de Contribuição Fixa estimados? Se sim, solicita-se que os estudos atualizados sejam publicados.
JUSTIFICATIVA
O novo material disponibilizado para consulta pública não está em consonância com os estudos publicados pela SAC, o que pode gerar dúvidas quanto ao valor de Contribuição Fixa estimado.
RESPOSTA DA ANAC
Sim, a não consideração do benefício nos custos de investimento foi incorporada nos valores da Contribuição Fixa.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888
4888.2
.
JUSTIFICATIVA
<p>Tendo em vista o alto padrão de qualidade na prestação de serviços e a grande modernização pela qual passaram os Aeroportos já concedidos nas rodadas anteriores do Programa de Concessões de Aeroportos, sugere-se que as empresas com relação societária com tais operadores sejam qualificadas também como Operadores Aeroportuários, para fins de habilitação.</p> <p>Essa medida visa o aumento da competitividade na licitação relativa à nova rodada de concessões aeroportuárias.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.3
Sugere-se que um mesmo Proponente possa obter a concessão de mais de um aeroporto na mesma Região Geográfica.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que os atuais concessionários poderão obter a concessão de um aeroporto na mesma Região Geográfica em que operam atualmente, entendemos que, por analogia e silogismo, não há fundamento para que um mesmo Proponente não possa obter, nessa mesma rodada, duas concessões de aeroportos situados em uma mesma Região Geográfica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.4
Solicita-se seja esclarecido se o valor referente ao custeio de programas de adequação do efetivo da Infraero fixado no item 6.2.3 do Edital é o máximo a ser pago ou se esse pode sofrer alguma variação para maior ou menor.
JUSTIFICATIVA
A solicitação fundamenta-se no fato de que o Edital apenas indica os valores, sem trazer outros dispositivos que disciplinem o tema.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores constantes do item 6.2.3 são os valores exatos que deverão ser pagos para o custeio de programas de adequação do efetivo da Infraero, e que a comprovação do pagamento constitui obrigação prévia à assinatura do contrato de concessão, nos termos do item 6.1 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.5
Sugere-se a inclusão de exigência de entrega de Plano de Negócios pelos Licitantes, juntamente com a proposta,ou, ao menos, pela Licitante Vencedora como condição para assinatura do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
(Vide anexo - Contribuição 4888 - texto muito longo)
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.6
Sugere-se que, no caso de extinção do IPCA, o índice que o substituirá seja definido em conjunto pelas Partes (Poder Concedente e Concessionária).
JUSTIFICATIVA
É importante que as partes estejam de acordo para adotar um novo índice que melhor reflita as variações do setor.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.7
Sugere-se a seguinte redação para a cláusula: “Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária”
JUSTIFICATIVA
De acordo com a atual redação da cláusula, as ocupações ilegais que ocorrerem entre a entrega da proposta e a assinatura do contrato serão de responsabilidade da Concessionária. No entanto, a responsabilidade por tais eventos nesse interregno temporal deve ser do Poder Concedente, uma vez que a responsabilidade do sítio como um todo é do Poder Concedente até a assinatura do contrato, não tendo a Concessionária, em tal período qualquer ingerência legítima no local.
RESPOSTA DA ANAC
Inicialmente, salienta-se que a regra de desocupação permanece a mesma já apresentada nas minutas submetidas à discussão pública na Audiência Pública n.º 09/2016, com alterações apenas no que diz respeito à desocupação de áreas no Aeroporto Salgado Filho. Nesse sentido, informa-se que a questão já foi objeto de esclarecimentos por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos: “A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá da forma como já disposta no item 2.5 da minuta de Contrato, parte do Edital.”

“A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a defesa e manutenção da área do Aeroporto constituem-se em obrigação da Concessionária, independentemente da utilização da área objeto de ocupação irregular. Cabe esclarecer ainda que a área será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, razão pela qual entende-se que a Concessionária terá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a sugestão não foi acatada.”

Em complemento, é de se salientar que tal comando adveio de Diretriz Política, cabendo a ANAC apenas a análise quanto ao aspecto redacional. Por essas razões, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.8
Solicita-se sejam esclarecidos os tipos de áreas e bens que são considerados nessa cláusula, a destinação que pode ser dada aos aludidos bens, bem como se as obras da Infraero estão consideradas na cláusula.
JUSTIFICATIVA
Não está claro se entre tais bens estão considerados os terrenos invadidos, por exemplo, e a destinação que pode ser dada aos bens retirados para liberação de áreas, bem como se a Concessionária poderá vender ou descartar os bens ou se dependerá de prévia aprovação da ANAC, o que tornaria o procedimento muito mais moroso e caro em função do armazenamento dos bens.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.9
Sugere-se que seja estabelecida a defasagem de 2 meses, ao invés de 1 mês, no índice do IPCA usado para o cálculo atualizado da Contribuição Fixa Inicial. Tal medida também deveria ser prevista na cláusula 2.20 relativa à atualização das demais parcelas da Outorga Fixa.
JUSTIFICATIVA
A data de publicação dos índices é muito próxima à data de sua utilização, portanto, tal medida visa a evitar erros e distorções nos reajustes contratuais. O mesmo tratamento deverá ser dado no momento IPCA0, que também retroagiria 2 meses para manter o período de tempo real decorrido entre os eventos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão já está incorporada na versão apresentada. As cláusulas de reajuste dos valores de contribuição fixa e das tarifas aeroportuárias previam que o reajuste deveria considerar o IPCA divulgado no mesmo mês em que o reajuste era feito. Isso conferia um prazo muito curto para todas as etapas necessárias para a publicação das tarifas reajustadas, não apenas no âmbito da área técnica, mas também no âmbito da diretoria. Assim, com o objetivo de simplificar os procedimentos atinentes aos processos de reajuste, optou-se por aumentar o prazo entre a divulgação do IPCA pelo IBGE utilizado e a data do reajuste. Para tanto, alterou-se as cláusulas de reajuste de forma a considerar o IPCA divulgado mês anterior.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.10
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula com relação às fases do objeto: "Eventuais atrasos por parte do Poder Concedente serão acrescidos ao prazo previsto para cada uma das fases apresentadas nesta seção."
JUSTIFICATIVA
Essa cláusula existia nos contratos das rodadas anteriores de concessões aeroportuárias e foi retirada. Sua inclusão é fundamental, pois preserva adequadamente o prazo inicialmente fixado à Concessionária para a execução das obras, prazos esses já bastante exíguos para que desenvolva suas atividades definidas no Contrato de Concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.11
Sugere-se a nova redação seguinte: “duração de até 70 dias, podendo ser motivadamente prorrogada pelo mesmo período”, ao invés de duração mínima de 70 dias.
JUSTIFICATIVA
Essa previsão visa dar uma garantia importante à Concessionária sobre o início de seu faturamento e o término da fase pré-operacional. A indefinição de prazo, ao contrário, poderia acarretar a postergação indefinida do início do estágio 3 da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.12
Solicita-se seja apresentada= o fundamento para a definição da data do IPCA inicial do reajuste da Contribuição Fixa Anual ser agosto de 2016.
JUSTIFICATIVA
A data do IPCA inicial foi estipulada sem explicação e fundamento, sendo necessário aos licitantes entender a sua base para aplicar no estudo a ser elaborado para a composição da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, diferentemente das rodadas de concessão anteriores, o tempo entre a elaboração do EVTEA e a publicação da versão final dos documentos jurídicos será maior. Assim, os valores das tarifas e dos valores de referência extraídos do EVTEA (Contribuições Fixas Anuais e Valor do Contrato, por exemplo) foram atualizados com base no IPCA divulgado em agosto (cujo mês de referência é julho).

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.13
Solicita-se que o prazo para conclusão da Fase I B seja alterado para 38 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>O prazo para conclusão da Fase I B atualmente é de 26 meses, porém, se considerarmos todas as atividades necessárias para a conclusão dessa Fase (tais como: apresentação do anteprojeto, obtenção de licenças e construção de fato), verifica-se que esse prazo não é suficiente para sua adequada conclusão, conforme demonstrado abaixo:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Apresentação do Anteprojeto - 6 meses2. Aprovação da ANAC - 1 mês3. Obtenção de licenças - prazo legal entre 12 e 14 meses (de acordo com legislação vigente)4. Construção - 19 meses <p>Prazo Total - 38 meses</p> <p>Parece-nos que exigir prazos menores do que os indicados acima pode afetar a qualidade das soluções de engenharia definidas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.14
Sugere-se aumentar o prazo para apresentação do Anteprojeto e cronograma de implantação para 180 dias, pelo menos.
JUSTIFICATIVA
O prazo de 120 dias é muito exíguo para toda a análise que deve ser feita para o Anteprojeto e cronograma de implantação. Parece-nos que exigir prazos inferiores ao ora sugerido pode afetar a qualidade das soluções de engenharia definidas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.15
Sugere-se que seja expressamente previsto que o transcurso do prazo de 30 dias sem manifestação pela ANAC configura aceitação tácita do Anteprojeto apresentado pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
É importante dar segurança jurídica aos procedimentos, de modo que eventuais atrasos e omissões não afetem a execução contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias por vezes mostram-se insuficientes para que a ANAC avalie adequadamente o anteprojeto. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, é importante ressaltar que independentemente de previsão contratual, toda decisão da Agência deve necessariamente ser fundamentada.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.16
Sugere-se que seja inserida a seguinte subcláusula: “A ANAC deverá aprovar o anteprojeto apresentado pela Concessionária em até 120 dias a partir de seu recebimento.”
JUSTIFICATIVA
A aprovação do Anteprojeto a ser executado pela Concessionária e o andamento dos procedimentos correlatos devem ocorrer de modo a evitar óbices e atrasos futuros ao atendimento aos investimentos obrigatórios, com impacto negativo na execução contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias por vezes mostram-se insuficientes para que a ANAC avalie adequadamente o anteprojeto. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, é importante ressaltar que independentemente de previsão contratual, toda decisão da Agência deve necessariamente ser fundamentada.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.17
Sugere-se a nova redação seguinte: “A cada evento de Gatilho de Investimento, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 120 (cento e vinte) dias, o Anteprojeto dos investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, previstos no PGI vigente.”
JUSTIFICATIVA
Sugere-se a alteração para equalizar os prazos para apresentação do Anteprojeto em todas as Fases da Concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.18
<p>Sugere-se que a redação da cláusula seja alterada da seguinte forma:</p> <p>“A partir da data de publicação do Edital, a Infraero não poderá celebrar novos contratos comerciais, podendo somente renovar os existentes pelo menos nas mesmas condições econômicas vigentes, devendo constar expressa cláusula de término antecipado pela futura Concessionária sem penalidades, com aviso prévio de 1 mês.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O contrato prevê que a Infraero não poderá assinar qualquer novo contrato de serviços ou autorização de atividades comerciais sem a autorização prévia da Concessionária a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão.</p> <p>Pela atual redação da cláusula, há evidente insegurança jurídica para os licitantes e para a futura Concessionária, uma vez que, no aludido período, diversos contratos podem ser assinados em condições comerciais diversas daquelas que divulgadas no processo licitatório.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.19
Sugere-se que a nova redação seguinte: “Apresentar à ANAC os contratos celebrados com Partes Relacionadas”.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que a Infraero não será mais acionista da Concessionária, entendemos não haver necessidade de tornar público os contratos celebrados com Partes Relacionadas, sendo suficiente sua apresentação à ANAC para garantir a transparência de tais contratações.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação dos contratos com partes relacionadas é necessária, pois permite que a sociedade tenha acesso a informações relevantes referentes à prestação do serviços públicos outorgados às concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.20
Sugere-se que o montante a ser gasto com desapropriação seja fixado num determinado limite como responsabilidade da Concessionária, sendo que o que ultrapassar ou minorar o montante fixado deve ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
JUSTIFICATIVA
Atualmente, os projetos que atribuem o risco de desapropriação à Concessionária fixam um valor de responsabilidade pela desapropriação, sendo que qualquer variação relativa a esse montante (a maior ou a menor) será passível de reequilíbrio econômico-financeiro. Como exemplo, podem ser citados os projetos do Metrô Linha 6-SP e Metrô Linha 18-SP.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.21
Sugere-se que a solicitação dessa auditoria seja devidamente motivada e comprovada pela parte solicitante.
JUSTIFICATIVA
A cláusula determina que a Concessionária contrate e remunere uma empresa especializada de auditoria independente de grande porte e renome para a realização de auditorias, quando o Poder Concedente julgar necessário, cabendo a este o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária. É fundamental que a solicitação dessa auditoria seja devidamente motivada e comprovada, para não onerar demasiadamente os custos da Concessionária, ensejando o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.22
Sugerese seja inserida a seguinte subcláusula: “A ANAC deverá aprovar os cronogramas, projetos e instalações apresentados pela Concessionária em até 120 dias a partir de seu recebimento.”
JUSTIFICATIVA
É importante dar segurança jurídica aos procedimentos, de modo que eventuais atrasos e omissões não afetem a execução contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.23
Sugere-se que seja inserida a seguinte subcláusula: “A ANAC deverá aprovar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto apresentados pela Concessionária em até 120 dias a partir de seu recebimento.”
JUSTIFICATIVA
É importante dar segurança jurídica aos procedimentos, de modo que eventuais atrasos e omissões não afetem a execução contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.24
<p>Sugere-se a exclusão da cláusula ou a sua alteração para a nova redação seguinte:</p> <p>“A Concessionária somente poderá celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias se demonstrado que os valores do contrato são compatíveis com as práticas de mercado.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como a Infraero não será acionista da Concessionária, entende-se que a manutenção da cláusula não tem mais fundamento. Ademais, essa restrição pode diminuir a competitividade das propostas das licitantes que possuem em seu grupo empresas que explorem tais atividades, como a gestão de estacionamentos.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.25
Solicita-se alteração da cláusula para a nova redação seguinte: “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, Municipal ou Estadual, bem como da não edição de atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.”
JUSTIFICATIVA
Trata-se de alteração fundamental, pois define de forma mais completa os riscos que não serão assumidos pela futura Concessionária, dado que não estão sob o seu controle. A redação atual não contempla adequadamente todas as esferas federativas da Administração Pública, apenas a federal, o que não tem qualquer justificativa razoável.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.26
Solicita-se que seja apresentado o fundamento para a definição da data do IPCA inicial do reajuste da Contribuição Fixa Anual ser agosto de 2016.
JUSTIFICATIVA
A data do IPCA inicial foi estipulada sem explicação e fundamento, sendo importante que os licitante entendam sua base para aplicar no estudo a ser elaborado para a composição da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, diferentemente das rodadas de concessão anteriores, o tempo entre a elaboração do EVTEA e a publicação da versão final dos documentos jurídicos será maior. Assim, os valores das tarifas e dos valores de referência extraídos do EVTEA (Contribuições Fixas Anuais e Valor do Contrato, por exemplo) foram atualizados com base no IPCA divulgado em agosto (cujo mês de referência é julho).

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.27
Sugere-se defasagem de 2 meses no índice do IPCA para evitar distorções e erros e necessidade de complementação de garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Essa defasagem deve ser prevista para todos os índices utilizados (IPCA0, IPCA1, IPCA2 e assim por diante).
JUSTIFICATIVA
A sugestão tem por finalidade evitar erros e distorções nos reajustes contratuais, uma vez que a data de publicação dos índices é bastante próxima à data de sua aplicação. Atualmente, a divulgação do IPCA ocorre no 5º dia do mês subsequente, ou seja, até a data do reajuste somente estará disponível o índice de 2 meses antes (n-2). O mesmo tratamento deverá ser dado no momento IPCA0, que também retroagiria 2 meses para manter o período de tempo real decorrido entre os eventos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão já está incorporada na versão apresentada na Audiência Pública nº 24/2016. As cláusulas de reajuste dos valores de contribuição fixa e das tarifas aeroportuárias previam que o reajuste deveria considerar o IPCA divulgado no mesmo mês em que o reajuste era feito. Isso conferia um prazo muito curto para todas as etapas necessárias para a publicação das tarifas reajustadas, não apenas no âmbito da área técnica, mas também no âmbito da diretoria. Assim, com o objetivo de simplificar os procedimentos atinentes aos processos de reajuste, optou-se por aumentar o prazo entre a divulgação do IPCA pelo IBGE utilizado e a data do reajuste. Para tanto, alterou-se as cláusulas de reajuste de forma a considerar o IPCA divulgado mês anterior.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.28
Solicita-se a alteração da fórmula de reajuste para a nova apresentada abaixo: Para $t=2$, tem-se que: $P_t = P_{t-1}(\text{IPCA}_t/\text{IPCA}_{t-1})(1+X_t)(1+Q_t)$ Para $t>2$, tem-se que: $P_t = P_{t-1}(\text{IPCA}_t/\text{IPCA}_{t-1})(1+X_t)(1+Q_t)/(1+Q_{t-1})$
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a fórmula apresentada na minuta de contrato traz um ônus quando a Concessionária possui um benefício no Fator X ou no Fator Q e um bônus quando a Concessionária é penalizada no Fator X ou no Fator Q, à medida que o sinal negativo precede a nota obtida para ambos os Fatores.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a fórmula dos reajustes tarifários realizados após o início das operações do aeroporto presente na versão apresentada na Audiência Pública nº 24/2016 apenas foi reescrita com o objetivo de simplificar o seu entendimento. A alteração é meramente formal, pois o cálculo do reajuste pela versão reescrita da fórmula fornece os mesmos valores que a versão anterior.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.29
Sugere-se a definição da metodologia do Fator X para todo o prazo de concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Nos termos da cláusula 6.19 do Contrato de Concessão: “Durante todo o período de concessão, o Fator X poderá apresentar qualquer valor desde que esteja entre o intervalo de -2,00% e 2,00%.”</p> <p>Como se verifica, a metodologia para definição do Fator X não é apresentada, somente é citado o intervalo de possíveis valores, sendo que a falta de definição sobre a metodologia do cálculo do Fator X reduz a segurança jurídica do processo de licitação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.30
Solicita-se esclarecer quais as normas mencionadas na subcláusula 6.22.2.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de conhecimento das obrigações e deveres que regem a concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.31
Sugere-se que os custos incorridos pela Concessionária para a demonstração do reequilíbrio econômico financeiro sejam posteriormente incluídos no equilíbrio contratual, nos casos em que o cálculo seja solicitado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
Nos casos em que o cálculo do reequilíbrio for solicitado pela ANAC, é fundamental que os eventuais custos incorridos pela Concessionária sejam incluídos no próprio fato gerador do desequilíbrio. Dessa forma, ônus imprevistos e motivados exclusivamente pelo Poder Concedente não serão indevidamente atribuídos à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.32
Solicita-se inclusão da seguinte subcláusula: “As informações enviadas à ANAC que possam representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos serão tratadas com confidencialidade, sempre que assim solicitado.”
JUSTIFICATIVA
A cláusula foi excluída da minuta anteriormente apresentada, porém o sigilo de informações deve ser mantido a fim de se evitar ônus à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a administração pública se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o seu art. 3º, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes: “I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção; II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações; III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação; IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública; V - desenvolvimento do controle social da administração pública.” Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto na Lei de Acesso à Informação, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

“Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.”

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade, indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações. A supressão do item 11.13 não impede, portanto, a solicitação de confidencialidade por parte da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.33
Sugere-se que o pedido de autorização à ANAC para a alienação de ativos seja exigido a partir de determinado valor e/ou somente nos últimos 5 anos de concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>A Concessionária, por muitas vezes, vende ativos de baixo valor ou não mais necessários à concessão. Consultar a ANAC toda vez que se vende um ativo torna a execução contratual menos dinâmica e ativa, comprometendo a eficiência da gestão privada. Em diversos contratos, a autorização do Poder Concedente para a venda de ativos é limitada ao período próximo à devolução dos bens, como nos últimos 5 anos do prazo de vigência da concessão. Alternativamente, poderia também ser limitada a necessidade dessa autorização a ativos relevantes, como, por exemplo, aqueles que ultrapassem o valor de 10.000 vezes a tarifa de embarque doméstica.</p> <p>Note-se que o Contrato já prevê inúmeros mecanismos de controle da qualidade dos serviços e do adequado cumprimento das obrigações da Concessionária.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Vanessa Souza Rosa

CONTRIBUIÇÃO Nº 4888**4888.34**

Sugere-se uma adaptação das regras de consulta para que as "partes interessadas relevantes" não estejam sujeitas à aprovação ou não da ANAC sobre os temas em questão, ou seja, as partes interessadas serão consultadas, porém uma vez que a Concessionária esteja cumprindo as exigências do Contrato e PEA, todo seu projeto e propostas de precificação de áreas poderá e deverá ser aplicado.

Solicita-se ainda que seja estipulado um prazo de até 15 dias para que as partes interessadas se manifestem.

JUSTIFICATIVA

Foi introduzido o mecanismo de "Consultation" com o propósito de criar ferramentas de diálogo e cooperação entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes sobre os temas especificados na cláusula 15.1 do Contrato de Concessão:

a. Investimentos previstos no PEA

b. Remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais

c. Gerenciamento Tarifário

Ocorre que a forma como as condições de "consultation" estão apresentadas gera uma grande insegurança aos licitantes, principalmente no que se refere aos itens "a" e "b" acima. Exemplo disso é a cláusula 2.46 do Contrato, ao dispor que a futura Concessionária deve submeter seu Anteprojeto às companhias aéreas que operam voos regulares no aeroporto, sendo que a ANAC poderá levar em consideração as contribuições das empresas aéreas na análise do Anteprojeto. Tendo em vista que possíveis alterações exigidas pela ANAC quanto ao Anteprojeto para atendimento das contribuições feitas pelas empresas aéreas não são passíveis de reequilíbrio para a futura Concessionária, serão alteradas indevidamente as condições iniciais da proposta da proponente vencedora com impacto na equação

contratual.

Situação semelhante ocorre com o processo da remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais. Segundo a seção II do Capítulo XI do Contrato, a futura Concessionária somente poderá implementar uma nova proposta de alteração de valores e criação de novas tarifas após apresentar à ANAC um protocolo de concordância com as partes interessadas. Isso acarreta um conflito de interesses de difícil solução, por envolver partes interessadas que tendem a ser parciais.

Com relação ao item “c” acima, ainda que a regra do Edital não implique insegurança à Concessionária, entendemos que a forma prevista não é necessária, uma vez que a Concessionária sempre realizará seus investimentos e elaborará sua política tarifária buscando atrair o maior número de companhias aéreas e aumento na oferta de voos.

Ademais, ressalte-se que o procedimento de “consultation”, apesar de prestigiar os interesses das companhias aéreas consultadas, não oferecem os mesmos privilégios à Concessionária, que não possui qualquer garantia de que a companhia aérea manterá a quantidade e a frequência de voos no aeroporto, podendo reduzir, a seu critério, a quantidade de voos oferecidos. Além disso, diferentes companhias podem possuir interesses conflitantes, o que dificultaria a acomodação de todos os interesses pela Concessionária.

Considerando-se ainda o procedimento de “consultation” previsto, resta ainda mais evidente que o prazo de 120 dias para apresentação do Anteprojeto é demasiadamente curto, devendo ser aumentado, conforme já sugerido, bem como sugerimos que seja assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso a ANAC imponha condicionantes à aprovação do Anteprojeto com base nas contribuições ofertadas no “consultation”.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência

Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.35
Sugere-se a nova redação seguinte: “A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que a Concessionária entender preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização.”
JUSTIFICATIVA
Sugestão visa apenas a tornar mais clara a cláusula e evitar interpretações equivocadas no curso do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.36
Sugere-se avaliar a possibilidade de estender a arbitragem a outros temas além da extinção do contrato, desde que de comum acordo entre as partes.
JUSTIFICATIVA
Essa sugestão visa facilitar a resolução de eventuais controvérsias de forma mais rápida e eficiente, assegurando agilidade no gerenciamento da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.37
Solicita-se que todos os termos utilizados no PEA estejam definidos nesse item. Estão ausentes diversas definições como: fator Q, gatilho de investimento, IQS, PGI, etc.
JUSTIFICATIVA
A definição precisa dos termos é fundamental para afastar controvérsias e evitar insegurança jurídica durante a execução do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.38
Sugere-se a adição do subitem "receitas de serviços complementares"
JUSTIFICATIVA
Existem outros tipos de receitas que podem ser exploradas e não estão consideradas na lista do item 5.1. Sugere-se a inclusão de "receitas de serviços complementares", que seriam as receitas geradas pelos serviços considerados convenientes, mas não essenciais, destinados à manutenção do serviço adequado em toda a operação aeroportuária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.39
Sugere-se a nova redação seguinte: "Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato."
JUSTIFICATIVA
A execução das atividades previstas nos itens mencionados geram significativas alterações nas instalações existentes, o que, na prática, leva a uma reforma (ao menos parcial) de tais instalações. Nos termos da atual redação do item, caso a ANAC altere a regulamentação, a Concessionária deverá alterar os sistemas de fiscalização no dia seguinte e tal ajuste não é factível em um curto espaço de tempo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar disponíveis quando ocorrer uma das três situações previstas no item 7.3.7 (o que ocorrer primeiro). Destaca-se que no caso do estabelecimento de uma regulamentação antes das outras 2 situações, a ANAC considerará o tempo adequado para que os regulados implementem as modificações necessárias.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.40
Sugere-se que a exigência da construção de nova pista em Salvador tenha como gatilho para investimento um número de movimentos até 198 mil movimentos/ano.
JUSTIFICATIVA
<p>O Edital prevê a construção de nova pista no Aeroporto de Salvador que deverá estar plenamente operacional quando a demanda atingir 130.000 mil mov/ano.</p> <p>A exigência de se construir uma nova pista paralela independente elevará para 340 mil movimentos/ano a capacidade do aeroporto, segundo o estudo de viabilidade publicado (EVTEA). Essa capacidade só será excedida muito além do período final de concessão (2046), também conforme o EVTEA. Vale ressaltar ainda que historicamente o aeroporto já movimentou volume muito próximo ao gatilho exigido (2011 = 125.980 e 2012 = 121.587, sem consideração de asa móvel e militar).</p> <p>Além disso, melhorias no sistema de pistas existente, aliados à otimização nos procedimentos de aproximação e pouso, podem aumentar significativamente a capacidade horária do sistema atual (28 mov/hora), tais como adequação das distâncias regulamentares, implantação de saídas rápidas (em ambas as pistas), implantação de pistas de rolamento paralela para a pista 17/35 e possível ampliação de sua extensão. Parte dessas melhorias já está considerada nos investimentos obrigatórios descritos no PEA (itens 8.7.1 a 8.7.7), tais como adequação das distâncias entre a pista de pouso e a pista de táxi paralela (pista 10/28). A Alternativa 1 apresentada no EVTEA contempla a manutenção do sistema de pistas atual, além das melhorias citadas anteriormente, e permite o atendimento da demanda até o horizonte de 2036, conforme o Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Salvador – página 86.</p> <p>Não obstante, tal obrigação de implantação da pista no Aeroporto de Salvador é uma grande fonte de preocupação, uma vez que o local</p>

indicado para a implantação da pista fica sobre as dunas de areia existentes ao lado aeroporto, onde hoje é um parque municipal e zona de proteção ambiental.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.41
Sugere-se a nova redação seguinte: “O cálculo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na hipótese prevista no item 8.7.8.1.2, considerará os ganhos da Concessionária pela postergação do investimento e as perdas de receita pela não efetivação da demanda projetada.”
JUSTIFICATIVA
Uma vez que a pista não será executada, existirá uma limitação no volume de passageiros e aeronaves a serem processadas no aeroporto. Isso causará um impacto negativo na projeção de demanda e, conseqüentemente, de receita. O reequilíbrio deve considerar não somente o impacto positivo da postergação do investimento, mas também o impacto negativo da não efetivação de demanda e receita projetadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.42
Solicita-se que sejam esclarecidos os valores a serem considerados para fim de reequilíbrio previsto em tal item, uma vez que não existe exigência de entrega do Plano de Negócios.
JUSTIFICATIVA
É importante que seja atendida a necessária segurança jurídica da execução contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.43
Sugere-se a nova redação seguinte: "Os sistemas previstos nos itens 7.7.9 e 7.7.10 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato."
JUSTIFICATIVA
A execução das atividades previstas nos itens mencionados geram significativas alterações nas instalações existentes, o que, na prática, leva a uma reforma (ao menos parcial) de tais instalações. Da maneira como a atual cláusula está escrita, caso a ANAC altere a regulamentação, a Concessionária deverá alterar os sistemas de fiscalização no dia seguinte e tal ajuste não é factível em um curto espaço de tempo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar disponíveis quando ocorrer uma das três situações previstas no item 7.3.7 (o que ocorrer primeiro). Destaca-se que no caso do estabelecimento de uma regulamentação antes das outras 2 situações, a ANAC considerará o tempo adequado para que os regulados implementem as modificações necessárias.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.44
Sugere-se que a cláusula seja alterada para os seguintes termos: "Os sistemas previstos nos itens 7.11 e 7.12 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato."
JUSTIFICATIVA
A execução das atividades previstas nos itens mencionados geram significativas alterações nas instalações existentes, o que, na prática, leva a uma reforma (ao menos parcial) de tais instalações. Da maneira como a atual cláusula está escrita, caso a ANAC altere a regulamentação, a Concessionária deverá alterar os sistemas de fiscalização no dia seguinte e tal ajuste não é factível em um curto espaço de tempo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar disponíveis quando ocorrer uma das três situações previstas no item 7.3.7 (o que ocorrer primeiro). Destaca-se que no caso do estabelecimento de uma regulamentação antes das outras 2 situações, a ANAC considerará o tempo adequado para que os regulados implementem as modificações necessárias.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.45
Sugere-se que a cláusula seja alterada para os seguintes termos: "Os sistemas previstos nos itens 7.19.6 e 7.19.7 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato."
JUSTIFICATIVA
A execução das atividades previstas nos itens mencionados geram significativas alterações nas instalações existentes, o que, na prática, leva a uma reforma (ao menos parcial) de tais instalações. Da maneira como a atual cláusula está escrita, caso a ANAC altere a regulamentação, a Concessionária deverá alterar os sistemas de fiscalização no dia seguinte e tal ajuste não é factível em um curto espaço de tempo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar disponíveis quando ocorrer uma das três situações previstas no item 7.3.7 (o que ocorrer primeiro). Destaca-se que no caso do estabelecimento de uma regulamentação antes das outras 2 situações, a ANAC considerará o tempo adequado para que os regulados implementem as modificações necessárias.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.46
Solicita-se que os Acordos de Nível de Serviço entre a Concessionária e companhia aérea sejam bilaterais, ou seja, a Concessionária deverá manter um determinado nível de serviço no que estiver sob sua responsabilidade, assim como a companhia aérea deverá ter a mesma obrigação quanto às atividades de sua responsabilidade.
JUSTIFICATIVA
<p>O passageiro não possui conhecimento das responsabilidades da companhia aérea e da Concessionária. Desse modo, muitas vezes problemas existentes em atividades não atribuídas à Concessionária, como as ocorridas no terminal, são a ela direcionadas.</p> <p>A fim de evitar controvérsias decorrentes dessa errônea avaliação, solicita-se que o acordo seja expressamente bilateral.</p> <p>Um exemplo claro são as filas formadas nos balcões de check-in. A responsabilidade pela agilidade ou demora é exclusivamente da companhia aérea, e não da Concessionária, porém o passageiro pode desfavorecer a Concessionária na avaliação de qualidade pela falta de informação sobre as responsabilidades de cada parte na operação do aeroporto. Ademais, atualmente a companhia aérea não possui qualquer responsabilidade sobre o nível de serviço, ainda que das atividades sob sua responsabilidade. Esse acordo bilateral seria de vital importância para a solução desses problemas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.47
Solicita-se detalhamento e maior explicação sobre o item 2: “Para fins de cálculo do fator Q serão considerados 17 (dezesete) indicadores. Até 16 (dezesesseis) indicadores serão considerados no cálculo anual do Fator Q para seu decréscimo, dentre os quais um número limitado será elegível para bonificação por superação de metas de desempenho, e 1 (um) indicador será considerado apenas para fins de bonificação.”
JUSTIFICATIVA
A atual redação não favorece o pleno entendimento da metodologia a ser aplicada ao Fator Q nos primeiros 5 anos de concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.48
Solicitamos definição da metodologia do cálculo do Fator Q a partir do 6º ano de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Segundo a cláusula 11.19:</p> <p>“A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar os componentes a serem pesquisados, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o Fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C deste PEA”.</p> <p>Para reduzir a incerteza quanto ao impacto do Fator Q solicitamos que a metodologia seja definida para todo o prazo de concessão.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.49
Sugere-se que o Apêndice C - Indicadores de Qualidade de Serviço, tabela 2 - Padrão de Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q altere a quantidade de algarismos significativos no percentual a ser perseguido pela futura Concessionária nas metas e padrões, por exemplo alterando as metas dos IQS de 100,0% para 100%.
JUSTIFICATIVA
A nova minuta de Contrato difere dos contratos firmados para GIG / CNF / GRU / VCP e BSB, tornando muito mais difícil para a Concessionária o atingimento de padrão e metas. Como exemplo, podemos citar que, nos contratos atualmente vigentes desses cinco aeroportos, com um atingimento de 99,5%, (que já é bastante difícil), o arredondamento iria para 100%, atendendo a meta estipulada. A minuta de contrato ora sob consulta passa a exigir o atingimento de 99,95% - o que é virtualmente impossível (10 vezes mais restrito). Ressaltando que se tratam de equipamentos que não são expressivamente críticos (ex. esteiras, elevadores, escadas, pontes de embarque) como são os de controle de tráfego aéreo, do ponto de vista técnico não se justificaria esse descomunal índice de disponibilidade exigido. A adoção de tais algarismos significativos – diferentemente dos contratos atualmente vigentes, já referidos – também traria um efeito negativo regulatório, pois para os mesmos resultados práticos as concessões novas apresentariam exigências distintas quanto a indicadores e padrões de qualidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.50
Solicita-se redução dos percentuais de multa aplicados sobre a Receita Total do ano anterior.
JUSTIFICATIVA
Alguns percentuais definidos parecem abusivos e desproporcionais à infração considerada.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Importante esclarecer que os valores estabelecidos, embora possam parecer desproporcionais - se analisados isoladamente quanto à relativa simplicidade envolvida no seu cumprimento -, refletem, na realidade, a importância dada ao atingimento dos objetivos da concessão, que podem, a depender do descumprimento, restar completamente prejudicados. Assim, informa-se que os valores propostos deverão permanecer inalterados.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.51
Sugere-se adicionar item no Anexo 4 explicitando que as tarifas presentes consideram a incorporação do ATAERO e que, caso a incorporação seja revogada, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A decisão quanto à incorporação do ATAERO na tarifa da Concessionária ainda está em trâmite e o resultado pode não ser conhecido até a data da licitação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.52
Sugere-se a definição dos parâmetros para estimativa da taxa de retorno do Fluxo Caixa Marginal, assim como a memória de cálculo.
JUSTIFICATIVA
É fundamental que o Contrato de Concessão traga a definição clara dos parâmetros que serão utilizados para o cálculo da taxa de retorno, assim como a memória de cálculo, a fim de afastar riscos regulatórios e restrição na competitividade do certame.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.53
Sugere-se a inclusão de cláusula sobre as responsabilidades sobre as obras em andamento nos aeroportos atribuídas à Infraero.
JUSTIFICATIVA
Essa inclusão visa a melhor mensuração de risco por parte da Concessionária quanto aos contratos de obra em andamento e os passivos que podem existir.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.54
Solicita-se a revisão da demanda para o cenário atual.
JUSTIFICATIVA
Segundo o site da Infraero, os aeroportos brasileiros que fazem parte desta rodada de concessão apresentaram, até setembro de 2016, uma queda no volume de passageiros domésticos e internacionais se comparados com o mesmo período em 2015 (queda entre 4% e 19% dependendo do aeroporto). O estudo deve refletir o cenário atual a fim de se definir um valor de outorga que considere o impacto da presente situação econômica do país.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.55
Solicita-se a identificação dos proprietários de todas as matrículas apresentadas nos cadernos de engenharia.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.56
Solicita-se esclarecer se no valor previsto de CAPEX para a construção de terminal de passageiros e piers foram considerados fornecimento e instalação de sistemas prediais (hidráulico/elétrico), sistemas eletrônicos, mecânicos (ar condicionado/ ventilação) e mobiliário.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.57
Solicita-se esclarecer se nos valores previstos de CAPEX para construção e ampliação de subestação (aeroportos de Salvador e Fortaleza) estão previstos fornecimento e instalação de equipamentos.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.58
<p>O item 5.1 CAPEX do estudo do consórcio Aéreo Brasil menciona que a precificação dos serviços foi feito com base em anteprojetos e composições de custos unitários não desonerados das seguintes fontes:</p> <ul style="list-style-type: none">• SINAPI – Caixa Econômica Federal na base Setembro/2015 (fonte preferencial);• SICRO 2 – DNIT base março/2015 (fonte preferencial);• Tabela de preços unitários do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) na base Junho/2015. Não há indicações se é o DER da Bahia. <p>A desoneração da folha possui como contrapartida o pagamento de 2% sobre a Contribuição da Receita Bruta (CPRB). Solicita-se esclarecer se foi considerada essa contrapartida no CAPEX.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com a legislação vigente, em Setembro/2015 as empresas do mercado de construção deveriam recolher 2% de Contribuição sobre a Renda Bruta (CPRB) a ser considerado no BDI e serem desoneradas do recolhimento do INSS patronal, ou seja, praticar um encargo social mais reduzido.</p> <p>Usando-se como base a composição dos encargos sociais do SICRO 2 (Anexo I) onerado e desonerado, os percentuais são de 118,04% e 88,8%, respectivamente, diferença de 32,8%, que reflete um percentual superior ao INSS (20%), ainda mais se considerarmos o percentual de pagamento sobre a CPRB.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da</p>

respctiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.59
<p>O acórdão 2622/2013 do TCU define a administração local da seguinte forma:</p> <p>“a) o item Administração local contemplará, dentre outros, as despesas para atender as necessidades da obra com pessoal técnico, administrativo e de apoio, compreendendo o supervisor, o engenheiro responsável pela obra, engenheiros setoriais, o mestre de obra, encarregados, técnico de produção, apontador, almoxarife, motorista, porteiro, equipe de escritório, vigias e serventes de canteiro, mecânicos de manutenção, a equipe de topografia, a equipe de medicina e segurança do trabalho, etc., bem como os equipamentos de proteção individual e coletiva de toda a obra, as ferramentas manuais, a alimentação e o transporte de todos os funcionários e o controle tecnológico de qualidade dos materiais e da obra;”.</p> <p>No estudo do consórcio Aéreo Brasil foram adotados os percentuais médios de 6,99% para pátio e pista e 6,23% para terminais.</p> <p>Sugere-se que seja utilizado o percentual de Administração Local do 3º quartil, no valor de 10,68%.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As obras realizadas em aeroportos possuem serviços que devem obedecer a planos de ocupação extremamente restritivos em função da operação (lado ar e lado terra). Essa situação exige dos construtores a mobilização de equipes extras de apoio e de supervisão para atender mais de um turno de trabalho e a consequente remuneração de encargos sociais mais elevados em função das frentes de trabalho que, obrigatoriamente, adotam o turno noturno.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica,</p>

Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.60
<p>O acórdão 2622/2013 do TCU define a taxa de risco da seguinte forma:</p> <p>“423. A respeito da taxa de riscos, o seu cálculo para o BDI de obras públicas contempla somente os riscos inerentes às atividades de construção e, a depender do regime de execução (grifo nosso), os imprevistos normais e comuns existentes em qualquer projeto de engenharia elaborado pela Administração Pública em conformidade com a lei. Tais contingências podem ser mitigadas ou repartidas a partir de acordo com o regime de execução contratual utilizado ou com a elaboração de projeto de engenharia com alto grau de detalhamento, a exemplo do projeto executivo, bem como pela contratação de seguros.”</p> <p>O estudo do consórcio Aéreo Brasil adotou risco de 0,56% para pátio e pista e 1,27% para terminais.</p> <p>Solicita-se que a taxa de risco seja mais elevada, como, por exemplo, 4,69% (como no acórdão referente ao aeroporto de Goiás).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O estudo do Governo está sendo elaborado com base em anteprojetos e nesse nível de detalhamento as incertezas são elevadas. Além disso, a contratação na modalidade de preço global, praticada pelas concessionárias, transfere para os construtores os principais riscos: variação de quantidades, prazo, flutuação de cotações, paralisações, etc. Em tais condições, a remuneração do risco deveria ser mais elevada.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão</p>

por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.61
<p>O estudo do consórcio Aéreo Brasil adotou 50% da alíquota de ISSQN (2,5%), conforme recomendação constante do acórdão 2622/2013 do TCU.</p> <p>Sugerimos a adoção da alíquota integral do ISS para o cálculo do BDI.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em pesquisa realizada na Prefeitura de Lauro de Freitas, existe a seguinte referência:</p> <p>“Entre outras vantagens obtidas pelos novos investidores, a depender do ramo em que atuam, é possível obter redução da alíquota de Imposto sobre Serviços (ISS) de 5% para 2%.”</p> <p>No nosso entendimento, a referência à concessão do regime especial de tributação para as obras a serem realizadas no Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães, que permite a dedução da parcela de materiais da alíquota de recolhimento do ISSQN, deve ser excluída, uma vez que não é uma certeza, mas sim uma possibilidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.62
Solicita-se seja esclarecido qual o nível de contingência e riscos adotado nas estimativas de CAPEX.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.63
Solicita-se seja esclarecido se há contratos de obras e investimentos em andamento nos aeroportos. Em caso afirmativo, solicita-se que sejam indicados, bem como que seja indicada a alternativa proposta à Concessionária.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.64
<p>Solicita-se seja indicada a segregação da hora pico de dimensionamento apresentada no PEA em relação aos tráfegos doméstico e internacional e aos fluxos de embarque e desembarque.</p> <p>Ou seja, que seja indicada qual a relação de simultaneidade entre os fluxos de embarque/desembarque e doméstico/internacional.</p>
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.65
Solicita-se seja esclarecido se, no caso de já existir a concessão dos estacionamentos, se a obrigatoriedade de aumento das vagas ficará a cargo da concessionária do aeroporto ou da concessionária do estacionamento. Além disso, solicita-se a disponibilização dos contratos de estacionamentos vigentes em todos os aeroportos para verificação de possível conflito de interesses entre o contrato com a operadora do estacionamento e a nova concessionária do Aeroporto.
JUSTIFICATIVA
As proponentes devem ter conhecimento de todos os contratos comerciais vigentes, uma vez que se estabelece que todos lhe serão sub-rogados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.66
Solicita-se a revisão das premissas macroeconômicas (PIB, inflação, etc.).
JUSTIFICATIVA
<p>As premissas macroeconômicas consideradas para projeção de demanda não refletem a realidade do país e superestimam a demanda dos estudos apresentados. Tal sugestão também foi feita pelo TCU após a análise dos estudos por esse órgão.</p> <p>Se tal ajuste de premissas foi realizado resultando nos novos números publicados para nova Consulta Pública, solicitamos que os estudos atualizados sejam publicados.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.67
Solicita-se republicação dos estudos elaborados e atualizados pela SAC, uma vez que os valores de demanda, receita, investimento e outorga foram atualizados.
JUSTIFICATIVA
<p>As alterações feitas na demanda, receita e investimento resultaram em um novo valor de Contribuição Fixa para os 4 aeroportos a serem concedidos. Porém, ao se analisar os dispêndios estimados nos estudos publicados (Outorga + Capex) e os dispêndios publicados nas minutas da presente Consulta Pública (Capex + Outorga + Custeio de programas de adequação do efetivo da Infraero), verifica-se que os valores não sofreram variação relevante (redução total de 4%).</p> <p>Nos parece importante avaliar se as reduções mencionadas acima, no montante total de 4%, são suficientes para absorver as quedas no volume de passageiros observadas nestes aeroportos indicadas no site da Infraero ao longo do ano de 2016.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Vanessa Souza Rosa
CONTRIBUIÇÃO Nº 4888 4888.68
Solicitamos publicação do status de todas as licenças ambientais (prévia, de instalação e de operação) estejam estas vigentes, em obtenção ou negadas pelos respectivos órgãos.
JUSTIFICATIVA
<p>Tendo em vista as recentes declarações feitas no âmbito do Programa de Parcerias de Investimento (PPI), “os editais de novas concessões na área de infraestrutura só serão publicados quando houver uma licença ambiental prévia”.</p> <p>Sendo assim, solicitamos o status das licenças ambientais, vigentes ou não, para redução de incerteza da viabilidade dos projetos.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.1
Proposta de nova redação: 1.1.35: Partes Interessadas Relevantes: são consideradas partes relevantes interessadas as (i) Companhias Aéreas que operem no aeródromo, (ii) ...
JUSTIFICATIVA
Não há definição no Contrato de Concessão do termo “Partes Interessadas Relevantes”, mesmo sendo o referido termo utilizado por cerca de 11 vezes no contrato. Nesse sentido, e dada a representatividade das Companhias Aéreas na cadeia da atividade do transporte aéreo, sugerimos que no contrato de concessão seja o termo “Partes Interessadas Relevantes” definido e que nessa definição haja menção expressa das Companhias Aéreas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.2
<p>4.5. A Concessionária poderá, por meio de diferenciação das tarifas cobradas, praticar gerenciamento tarifário como forma de precificar os serviços prestados de maneira mais</p> <p> Eficiente e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>4.5.1.A Concessionária poderá praticar descontos de até 100% (cem por cento) sobre os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência das aeronaves do Grupo I e das tarifas unificadas de embarque e pouso e de permanência do Grupo II.</p> <p>4.6. As propostas de gerenciamento tarifário deverão ser precedidas de aprovação prévia das partes</p> <p> Interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1.3.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em linhas gerais, as Companhias Aéreas se opõem à existência de um gerenciamento tarifário que possa elevar as tarifas acima do teto previsto pela administração pública tendo em vista o caráter discriminatório e sancionatório da política em referência. Como é sabido, os chamados “horários de pico” são resultado da alta demanda gerada pelo próprio passageiro, consumidor final da cadeia, não podendo nesse sentido, haver qualquer tipo de majoração tarifária para as Companhias Aéreas que operarem nos referidos horários sob pena de se criar uma represália para a própria indústria da aviação. A redução das tarifas em horários de baixa demanda, contudo, estimularia a redistribuição da malha aérea por meio do repasse dos benefícios ao consumidor final, fato esse que, prima facie, não parece desestimular, mas sim, estimular a indústria de aviação e o gerenciamento do fluxo do tráfego aéreo. Saliente-se ainda que a existência da cláusula 4.5.5 já evidencia uma possível falha no sistema de cálculos ao prever a ocorrência de um excedente de valores pagos, fato esse que não se coaduna com as boas práticas de mercado. Nesse sentido, as Companhias</p>

Aéreas se opõem a criação de um gerenciamento tarifário que possa elevar as tarifas acima do teto previsto, mas veem com bons olhos a existência de políticas que visem a redução de tarifas em horários de baixa demanda.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.3
Proposta de nova redação: (ii) 3.1.35 Tornar públicos para as Empresas Aéreas todos e quaisquer contratos firmados pelo operador aeroportuário que possam gerar contribuição de receita ou levar a um aumento dos valores diretos ou indiretamente pagos pelas Companhias Aéreas aos seus prestadores de serviços.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a relação entre a administradora aeroportuária com as empresas que operam no sítio aeroportuário (ex: empresas abastecedoras) pode, indiretamente, levar a aumentos de preços dos serviços prestados para as Companhias Aéreas, sugere-se que os contratos firmados com as referidas empresas sejam publicados para as Companhias Aéreas para fins de fiscalização.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.4
Proposta de nova redação: 5.4. Os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o Usuário: água potável, sanitários; fraldários; carrinhos de bagagem; transporte gratuito entre terminais não adjacentes (lado terra); equipamentos, acesso e auxílio a PNAE, nos termos da Resolução 280 da ANAC ou por qualquer outra resolução que venha a substituí-la; ambulatório médico e outros previstos pela regulamentação vigente.
JUSTIFICATIVA
Dada a indefinição dos auxílios que deverão ser providos pela administradora aeroportuária aos passageiros portadores de necessidade de atendimento especial, sugerimos a vinculação do referido artigo à resolução 280 da ANAC para fins de definição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Entretanto, destacamos que o dispositivo se aplica apenas para aqueles auxílios, acesso e equipamentos de responsabilidade da Concessionária pelo normativo vigente.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.5
<p>6.1. Novos terminais de passageiros ou ampliações dos terminais de passageiros existentes (exceto aqueles dedicados exclusivamente à Aviação Geral) deverão estar organizados em dois ou mais níveis operacionais, em que ocorra o de modo que o processamento dos embarques e dos desembarques ocorra em áreas distintas, sem necessidade de uma via de acesso independente para cada.</p> <p>6.1.2 Todos os terminais de passageiros, se dotados de pontes de embarque, deverão possuir sistema de fornecimento de energia elétrica para aeronaves de 400Hz e sistema de Pre-Conditioned Air (PCA), cuja utilização por parte das Companhias Aéreas será facultativo e poderá ser cobrado pela administradora aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É notoriamente uma boa prática da indústria que os fluxos de embarque e desembarque sejam fisicamente segregados. É, no entanto, questionável que essa separação tenha que ser vertical (pisos separados); a separação horizontal (ex: divisórias de vidro), especialmente em aeroportos de menor dimensão (não-hubs) é igualmente eficaz e muito mais econômica para a concessão. Esta exigência fez sentido nos grandes aeroportos que foram alvo das primeiras concessões.</p> <p>A exigência de vias de acesso e áreas de meio-fio segregadas é também um elemento que onera fortemente o Concessionário, resultado em outorgas mais baixas para o Poder Público e maior tendência para agravamento de custos às aéreas e ESATAs.</p> <p>Ademais, tendo em vista a previsão de que o projeto dos aeródromos deverá atender à eficiência energética (cláusula 6.3), recomenda-se que os aeroportos passem a dispor de sistema de abastecimento energia elétrica e ar condicionado para aeronaves, com vistas a auxiliar na redução da utilização de equipamentos cujo funcionamento se</p>

dá mediante a utilização de diesel. A utilização dos referidos equipamentos será facultativa por parte das Companhias aéreas, mas sua utilização poderá ser cobrada pela administradora aeroportuária.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.6
6.10. Todos os custos e investimentos necessários para o atendimento das previsões contidas no presente capítulo deverão, obrigatoriamente, serem arcados única e exclusivamente pela administradora aeroportuária, sendo vedado ainda o aumento ou a cobrança de valores já previstos em tarifas específicas.
JUSTIFICATIVA
A intenção do artigo proposto é o de proibir que as administradoras aeroportuárias repassem indiretamente os custos para reformas e/ou instalação de facilidades para as Companhias Aéreas bem como o de proibir uma nova cobrança ou o aumento dos custos já pagos por meio de tarifas específicas como a tarifa de embarque.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.7
7.3.9 / 7.7.13 / 7.15 / 7.19.10 A Concessionária deverá disponibilizar sistema de gerenciamento, distribuição e manejo de bagagem despachada com automação (Baggage Handling System - BHS) e inspeção de segurança da bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto;
JUSTIFICATIVA
A alteração tem como intenção única a de definir de forma mais clara qual sistema está sendo tratado pelo artigo em comento bem como suas respectivas funcionalidades, no caso, distribuição e manejo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que não há necessidade de ajuste na redação, conforme sugerido, eis que o entendimento da ANAC é no sentido de que o sistema automatizado deverá também ser apto a realizar a distribuição e manejo de bagagem, não sendo necessária previsão explícita nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.8
7.3.9 / 7.7.13 / 7.15 / 7.19.10 Para o atendimento das exigências dos itens 7.3.5, 7.3.6 e 7.3.8, a administradora aeroportuária poderá considerar os equipamentos que eventualmente já sejam disponibilizados pelas Companhias Aéreas, sendo vedado, contudo, a exigência de que as mesmas disponham obrigatoriamente de tais equipamentos.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista as melhores práticas internacionais no que tange à disponibilização de equipamentos, sugere-se que os equipamentos das Companhias Aéreas possam ser levados em conta pelas administradoras aeroportuárias para a prestação de seus respectivos serviços, ficando certo, contudo, que as companhias aéreas não são obrigadas a disponibilizarem o referido maquinário –podendo o mesmo, porém, ser utilizado como backup em caso de necessidade operacional-.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuições e rejeita a proposta. As obrigações e responsabilidades prevista na regulamentação de segurança da aviação civil já consideram que o operador de aeródromo deve oferecer a infraestrutura necessária para a realização da inspeção de segurança despachada, e prevê que o operador aéreo pode, se preferível, realizar a inspeção de segurança por meios próprios. Desta forma, o contrato buscou esclarecer que no caso do operador aéreo optar por realizar a inspeção de segurança por meios próprios o Concessionário não seja prejudicado, sem, em hipótese alguma, retirar a responsabilidade prevista de que a Concessionária disponibilize os meios para a realização da inspeção de segurança da bagagem despachada.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.9
7.3.10. Todos os custos e investimentos necessários para o atendimento das previsões contidas no presente capítulo deverão, obrigatoriamente, serem arcados única e exclusivamente pela administradora aeroportuária, sendo vedado ainda o aumento ou a cobrança de valores já previstos em tarifas específicas.
JUSTIFICATIVA
A intenção do artigo proposto é o de proibir que as administradoras aeroportuárias repassem indiretamente os custos para reformas e/ou instalação de facilidades para as Companhias Aéreas bem como o de proibir uma nova cobrança ou o aumento dos custos já pagos por meio de tarifas específicas como a tarifa de embarque.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.10
JUSTIFICATIVA
Sugerimos que ao invés de 24 meses, os gatilhos para o término da fase I-B estejam vinculados à demanda da movimentação aérea do aeródromo, cabendo ao poder público o estabelecimento desta meta em específico.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.11
<p>11.16. O Poder Concedente será responsável por selecionar e contratar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento, realizar a coleta de informações, realizar a pesquisa e realizar o cálculo dos itens descritos no Apêndice C deste PEA.</p> <p>11.16.1 A remuneração pelos serviços prestados pela empresa especializada independente caberá exclusivamente à Concessionária.</p> <p>11.16.3 A Concessionária empresa especializada independente deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos no Apêndice C.</p>
JUSTIFICATIVA
Garantir a transparência e independência dos serviços de auditoria prestados e que tenham impacto no reajuste tarifário aplicável ao presente contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Eduardo Sanovicz
CONTRIBUIÇÃO Nº 4921 4921.12
11.6. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica, entre outras atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo ou de serviços auxiliares ao transporte aéreo, bem como serviços necessários para a execução de suas atividades tais como serviços de comunicação fixa e móvel, internet serviços de rádio e etc.
JUSTIFICATIVA
Necessário o acréscimo dos serviços destacados na redação proposta com vistas a estender, também para esses serviços, a fiscalização e arbitragem do poder concedente previsto na Cláusula 11.11.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.1
Nova redação: Contribuição Variável: montante a ser pago anualmente pela Concessionária, resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita líquida da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais;
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.2
Nova redação: 2.5. Os custos pelas desocupações de áreas a serem desapropriadas e/ou reintegradas deverão ser compensados através de reequilíbrio econômico financeiro para o operador, após a efetiva imissão provisória na posse. Eventuais novos reequilíbrios serão avaliados no momento da sentença transitada em julgado das ações de reintegração e ou desapropriação.
JUSTIFICATIVA
O operador aeroportuário não tem ingerência sobre ações de desapropriação e/ou reintegração, podendo alterar ou inviabilizar a entrada em operação de novas instalações no sitio aeroportuário. Assim, caso as desapropriações não aconteçam a tempo de atender os requisitos do PEA, o operador aeroportuário deverá ter o direito de solicitar reequilíbrio econômico financeiro e também nos casos dos valores das desapropriação/reintegração superarem o estimado inicialmente pelo governo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>Inicialmente, salienta-se que a regra de desocupação permanece a mesma já apresentada nas minutas submetidas à discussão pública na Audiência Pública n.º 09/2016, com alterações apenas no que diz respeito à desocupação de áreas no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>Nesse sentido, informa-se que a questão já foi objeto de esclarecimentos por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos:</p> <p>“A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à</p>

desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5.,3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.”

Em complemento, é de se salientar que tal comando adveio de Diretriz Política, cabendo a ANAC apenas a análise quanto ao aspecto redacional. Por essas razões, a sugestão não foi acatada.

Por fim, informa-se que o questionamento quanto às regras de desapropriação não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.3
Os valores da Contribuição Fixa Anual independem do valor da Contribuição Fixa Inicial de cada oferta vencedora?
JUSTIFICATIVA
Não está claro se os valores das Contribuições Fixa Anuais variam ou não de acordo com o valor ofertado na Contribuição Fixa Inicial.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto. As parcelas da contribuição fixa não dependem da Contribuição Fixa Inicial, decorrente da oferta realizada no Leilão. 101. De acordo com a Resolução nº 05/2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, as parcelas da contribuição fixa correspondem a 75% (setenta e cinco por cento) do valor que leva a zero o resultado do fluxo de caixa dos EVTEA.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.4
Exclusão do item 2.30 e seus subitens.
JUSTIFICATIVA
Os proponentes irão elaborar seus planos de investimentos respeitando os parâmetros de qualidade estabelecidos nos documentos do edital e do contrato. Portanto, não se pode considerar que alterações demandadas por companhias aéreas impactem o desenho funcional e conseqüentemente o valor a ser investido, prejudicando a rentabilidade do projeto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.5
Nova redação: 3.1.40. Os custos pelas desocupações de áreas a serem desapropriadas/reintegradas devem ter um valor estimado pelo Governo (a ser considerado nos planos de negócio do operador) e caso o valor final, apurado na imissão provisória da posse, supere o estimado pelo governo no plano de negócios, tal excedente deverá ser compensado através de reequilíbrio econômico financeiro para o operador. Eventuais novos reequilíbrios serão avaliados no momento da sentença transitada em julgado das ações de reintegração e ou desapropriação.
JUSTIFICATIVA
O operador aeroportuário não tem ingerência sobre ações de desapropriação e/ou reintegração, podendo alterar ou inviabilizar a entrada em operação de novas instalações no sítio aeroportuário. Assim, caso as desapropriações não aconteçam a tempo de atender os requisitos do PEA, o operador aeroportuário deverá ter o direito de solicitar reequilíbrio econômico financeiro e também nos casos dos valores das desapropriação/reintegração superarem o estimado inicialmente pelo governo.
RESPOSTA DA ANAC
Inicialmente, salienta-se que a regra de desocupação permanece a mesma já apresentada nas minutas submetidas à discussão pública na Audiência Pública n.º 09/2016, com alterações apenas no que diz respeito à desocupação de áreas no Aeroporto Salgado Filho. Nesse sentido, informa-se que a questão já foi objeto de esclarecimentos por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos: “A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a

desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.”

Em complemento, é de se salientar que tal comando adveio de Diretriz Política, cabendo a ANAC apenas a análise quanto ao aspecto redacional. Por essas razões, a sugestão não foi acatada.

Por fim, informa-se que o questionamento quanto às regras de desapropriação não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.6
Nova redação: 4.13. A prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo que não sejam remunerados por Receitas Tarifárias poderá ser realizada diretamente pela Concessionária, adotando a mesma contabilidade da concessão, não sendo necessária a criação de subsidiária integral.
JUSTIFICATIVA
A exigência de criação de subsidiária integral para exploração de serviços auxiliares pela concessionária gera ineficiências fiscais, que irão refletir no preço final aos passageiros e demais agentes do sítio aeroportuário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.7
Nova redação: 6.34. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo por no máximo 30 dias. Como opções do mecanismo de reequilíbrio também deverão constar: redução do valor da outorga fixa; e redução do percentual da outorga variável.
JUSTIFICATIVA
O prazo de 180 dias para resolução de um reequilíbrio para o concessionário é muito longo podendo trazer graves prejuízos ao seu plano de negócios.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A alteração de 90 para 180 dias decorre da experiência adquirida com os processos de Revisão Extraordinária já recebidos.</p> <p>Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias não são suficientes para que a ANAC verifique os valores pleiteados. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, considerando a necessidade de aprovação dos valores de reequilíbrio pela diretoria e, ainda, o envolvimento da Secretária de Aviação Civil antes da conclusão do processo de Revisão Extraordinária, quando este culmina na alteração da contribuição fixa, fica claro que o prazo de 90 dias é insuficiente.</p>

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.8
Exclusão dados itens 6.6 e 6.7.
JUSTIFICATIVA
A indefinição da metodologia do cálculo do Fator X, que impactará o reajustes das tarifas, traz um risco ao futuro operador uma vez que este não tem como prever em seu plano de negócio a variação do reajuste tarifário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.9
Não está claro qual o escopo da palavra "manter". Nesse caso, a companhia aérea poderia se responsabilizar por todos serviços, como limpeza, segurança e gestão dos balcões de check-in? O operador aeroportuário terá o direito de colocar cláusulas back-to-back no contrato com a companhia aérea para eventuais multas da ANAC ou impactos do fator Q?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.10
Exclusão do item 11.10
JUSTIFICATIVA
Os proponentes irão considerar em seus planos de negócios políticas comerciais de acordo com sua estratégia para o aeroporto. Caso dependam de aprovação de terceiros ou ANAC, este será um grande risco para a tomada de decisão de investir na concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.11
Nova redação: 11.13. As empresas aéreas ou terceiros poderão atuar na prestação de serviços auxiliares contanto que cumpram com os níveis de serviço mínimos estabelecidos pelo operador aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
A seleção dos prestadores de serviço dentro do sitio aeroportuário deve respeitar os critérios técnicos e comerciais estabelecidos pelo operador aeroportuário para que seja mantido o nível de qualidade desejado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.12
Na definição do Plano de Cargos e Salários a ser definido pela Concessionária, a mesma não será obrigada a manter o Plano existente na Infraero, assim como o pacote de benefícios. A única obrigação contratual da concessionária com os funcionários da Infraero será a manutenção da Infraprev, sendo que a concessionária passará a aportar como patrocinadora. Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a concessionária poderá, se assim desejar, selecionar funcionários da Infraero que poderão ser definitivamente transferidos para os seus quadros de empregados. Nesse caso, a concessionária deverá observar a legislação trabalhista aplicável, bem como todas as disposições do Capítulo XVI do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.13
O Critério de solução de conflitos deve ser amplo na determinação da arbitragem para qualquer solução de qualquer deslinde oriundo do contrato de concessão. Sugerimos a eleição do foro arbitral amplo.
JUSTIFICATIVA
Essa é a tendência do ordenamento jurídico brasileiro.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.14
Item 7.4.1. - As áreas necessárias para atendimento das capacidades da Fase I-B deverão ser adicionais às instalações existentes ou as áreas existentes poderão fazer parte do cálculo para atendimento das hora picos?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.15
Proposta de nova redação: 6.1. Novos terminais de passageiros ou ampliações dos terminais de passageiros existentes (exceto aqueles dedicados exclusivamente à Aviação Geral) deverão atender os requerimentos técnicos estabelecidos no PEA, cabendo ao concessionário definir o número de níveis operacionais mais adequado, de acordo com a concepção do desenho funcional do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
O concessionário respeitará os parâmetros técnicos do PEA, e deve ter a liberdade para definir o número de níveis operacionais na elaboração da sua proposta econômica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.16
Nova redação: 7.7.8.2. Caso o concessionário consiga aumentar a capacidade do sistema de pista, sob anuência do DECEA e da ANAC, a construção na nova segunda pista poderá ser postergada, não sendo acionado o gatilho dos 124.000 movimentos.
JUSTIFICATIVA
A postergação da construção da nova segunda pista ajudaria a viabilidade econômica do projeto, assim como minimizaria impactos ambientais na região das dunas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.17
Incluir no PEA - A concessionária terá um prazo de até 5 anos para adequação dos terminais existentes aos requerimentos técnicos do PEA
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.18
O percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a: <ul style="list-style-type: none">• 80% (noventa e cinco por cento), para voos internacionais.
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.19
Nova redação: 1.1.13. A contribuição ao sistema será constituída somente da Contribuição Variável, sendo que proposta econômica, ofertada para o respectivo Aeroporto objeto da Concessão, versará sobre o maior percentual ofertado para a Contribuição Variável.
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A Resolução nº 05/2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República estabeleceu que o critério de julgamento das propostas no Leilão será o de maior Contribuição Fixa Inicial ofertada.

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.20
Após a abertura das propostas, e ordenamento das mesmas de acordo com os valores, quantos proponentes serão classificado para a etapa de leilão viva voz?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que serão classificados para a etapa viva voz todas as Proponentes Classificadas cujas ofertas atendam, após determinação do resultado provisório, a pelo menos uma das condições estabelecidas no item 5.17 do Edital, a saber: Esteja entre as três (03) maiores ofertas daquele Aeroporto;</p> <p>Nos casos em que quaisquer das três (03) maiores ofertas se configure inativa nos termos do item 5.15.4, participarão também as ofertas subsequentes de modo a totalizar as três (03) maiores Ofertas Ativas; ou</p> <p>O valor da oferta seja igual ou superior a 90% do valor da maior Oferta Ativa daquele Aeroporto.</p>

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.21
O valor da integralização proposto será o valor mínimo da contribuição fixa inicial acrescido de 10%, independente da oferta feita pela concessionária. Está correto nosso entendimento?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. O valor mínimo da integralização do capital social da Concessionária será o valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial a ser paga ao Poder Concedente, acrescido de pelo menos 10% do valor determinado na cláusula 6.2.4.6. Conforme a definição constante do Edital, a Contribuição Fixa Inicial se refere ao montante inicial a ser pago pela Concessionária, correspondente à oferta realizada no Leilão objeto do presente Edital. Assim, o valor a ser integralizado a fim de atender a obrigação prévia à assinatura do contrato está diretamente relacionado à oferta, eis que deverá ser suficiente ao pagamento de tal montante acrescido de 10% (dez por cento) dos valores constantes do item 6.2.4.6

DADOS DO COLABORADOR
GUSTRAVO CASTRO E SILVA - DIRETORIA JURIDICA INVEPAR
CONTRIBUIÇÃO Nº 4949 4949.22
Nova redação: 6.11. Será admitida a prorrogação do Contrato, na hipótese de revisão extraordinária, como meio de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a critério exclusivo da ANAC, nos termos e condições previstos no Anexo 24 – Minuta do Contrato de Concessão, e em casos de alteração do escopo do contrato visando novos investimentos.
JUSTIFICATIVA
A retirada do limite de anos faz-se necessária uma vez que determinados investimentos adicionais no sitio aeroportuário, acordados com a ANAC, podem necessitar de mais do que 5 anos para que haja viabilidade para o concessionário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Lorenço Rodrigues

CONTRIBUIÇÃO Nº 4850

Sugiro pela extinção do processo de privatização dos referidos aeroportos, em razão do evidente equívoco que está por ocorrer. O desmanche do Estado é de iminente preocupação, e deve ser evitado, para que no futuro não se cometam os mesmos erros cometidos no passado, com privatizações nada benéficas à população brasileira, no qual somente interessou ao neoliberalismo e ao capital especulativo.

JUSTIFICATIVA

A concessão do patrimônio à iniciativa privada é uma gravíssima atitude do Estado. O enfraquecimento das instituições públicas é uma emergência que deve ser analisada de forma consciente, em respeito a toda sociedade civil. O ultraliberalismo deseja o Estado mínimo e uma administração pública acovardada. A venda do Aeroporto Salgado Filho somente satisfará o mercado e o ultraliberalismo, pois não trará melhorias e qualidade de vida aos cidadãos. Dessarte, sugiro pela extinção da venda de parte do Estado ao capital privado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Alberto Bernd Lima e Silva
CONTRIBUIÇÃO Nº 4861
<p>Recomenda-se que a exigência de apresentação prévia do Projeto Básico (para investimentos ou serviços que envolvam a realização de obras) prevista na revisão extraordinária dos contratos de concessão (Seção III – Capítulo VI), seja estendida aos investimentos de ampliação e adequação das instalações do aeroporto (Subseção II - Seção V - Capítulo II).</p> <p>(vide arquivo anexo - texto longo)</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As sugestões ao contrato visam oferecer, ao poder concedente, ferramentas contratuais para avaliar e exigir, de forma tempestiva, que os investimentos/obras tenham qualidade e que as soluções propostas pelo concessionário atendam a boa técnica e às normas, em especial às da ANAC.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. As informações necessárias para que a ANAC realize a análise e verificação dos requisitos contratuais é compatível com a definição estabelecida em contrato para o anteprojeto.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Bili Schneider
CONTRIBUIÇÃO Nº 4869
Bom dia. Gostaria de solicitar pedido de esclarecimento referente a alínea dos riscos assumidos. No caso de Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal que ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro qual o valor a ressarcir o concessionário e qual a forma de correção sobre os valores já investidos? obrigado
JUSTIFICATIVA
em razão dos inúmeros atrasos de obras publicas por falta de licenças etc acho oportuno saber qual o valor a ser gasto no caso de atrasos por esta natureza.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
Patricia Fernandes de Souza Garcia
CONTRIBUIÇÃO Nº 4900
Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros previamente à celebração do Contrato deverão ser de integral responsabilidade do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
A nova redação do artigo 2.5 atribui ao Concessionário a responsabilidade pelo risco de desocupação de áreas que se encontrem em posse ou detenção de terceiros previamente à celebração do Contrato. Desocupação é um risco demasiado incerto em termos de custo, cronograma e impacto social e, portanto, não pode ser adequadamente estimado ou suportado pelo Concessionário. Essa alteração na alocação de riscos pode afetar definitivamente a percepção do projeto pelos concorrentes e a competitividade das ofertas. Pelo exposto, consideramos que o risco relativo às desocupações deve permanecer com o Poder Concedente.
RESPOSTA DA ANAC
<p>Inicialmente, salienta-se que a regra de desocupação permanece a mesma já apresentada nas minutas submetidas à discussão pública na Audiência Pública n.º 09/2016, com alterações apenas no que diz respeito à desocupação de áreas no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>Nesse sentido, informa-se que a questão já foi objeto de esclarecimentos por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos:</p> <p>“A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto.</p> <p>Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá da forma como já disposta no item 2.5 da minuta de Contrato, parte do Edital.</p> <p>Cumprе ressaltar, por oportuno, que a minuta de contrato foi</p>

alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias.”

Em complemento, é de se salientar que tal comando adveio de Diretriz Política, cabendo a ANAC apenas a análise quanto ao aspecto redacional. Por essas razões, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
Patricia Fernandes de Souza Garcia
CONTRIBUIÇÃO Nº 4901
<p>Sugerimos que as exigências de investimentos do Contrato de Concessão para o aeroporto de Salvador – Deputado Luís Magalhães sejam flexibilizadas para levar em consideração aspectos econômicos e ambientais no decorrer da concessão. Neste sentido, sugerimos a seguinte possibilidade de reformulação para o item 7.7.8.1. do Plano de Exploração Aeroportuária (Anexo 2 da minuta de contrato): 7.7.8.1. Antes de a demanda do sistema de pistas atingir 130.000 movimentos anuais, a Concessionária deverá ampliar a capacidade de movimentos do sistema de pistas de forma que a capacidade instalada seja similar a um sistema de pistas paralelas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A alternativa para aumento de capacidade do sistema de pistas do aeroporto de Salvador considerada como mais viável pelo EIA/RIMA, que consiste no prolongamento da pista cruzada (17/35), não foi a considerada para a elaboração das obrigações de investimento do Contrato de Concessão. A capacidade do sistema de pistas necessária para atender a demanda futura pode de fato ser alcançada através de melhorias no sistema atual (prolongamento da pista cruzada, melhorias no sistema de controle de tráfego, etc). Diferentes aeroportos de pista única como o Aeroporto de Londres Stansted (22,5Mpax e 168.629 movimentos anuais) e o Aeroporto Internacional de San Diego (20,1Mpax e 207.000 movimentos anuais) evitaram a necessidade de construção de uma nova pista através da implementação de outras medidas para aumento de capacidade. O aeroporto internacional de Lisboa, por exemplo, tem uma configuração com uma pista complementar não paralela, similar ao aeroporto de Salvador, e movimenta anualmente 20Mpax com 162.000 movimentos anuais. Nossa análise do projeto mostra que a construção de uma nova pista para operações simultâneas independentes não se justificaria do ponto de vista de demanda e encontraria diversos obstáculos, principalmente em termos de licenciamento ambiental.</p>
RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 4920
<p>Devido ao exíguo prazo disponibilizado pelo Governo para que as empresas interessadas na licitação possam apresentar contribuições em relação à versão atualizada do Edital, é extremamente difícil avaliar detida e adequadamente todas as alterações que foram feitas, em especial apurar os impactos causados no documento como um todo. Esta limitação praticamente materializa verdadeira vedação à completa compreensão das mudanças de texto que foram promovidas. A nova versão do instrumento convocatório e seus anexos apenas evidencia alterações decorrentes de orientações e diretrizes da Administração Pública, feitas discricionariamente pelo ente licitante, não demonstrando claramente o resultado das contribuições feitas quando da Audiência Pública nº 09/16. Com a devida vênia, não é razoável pedir aos interessados que apresentem contribuições em relação a poucas cláusulas sem que os mesmos tomem conhecimento das versões finais resultantes de cada uma das audiências públicas e conjuntos de contribuições. De modo a apresentar indagações que efetivamente contribuam para melhorias no Edital, rogamos seja estendido em 04 (quatro) semanas o prazo fatal para upload de novas contribuições. Nada obstante o que foi exposto acima, tentaremos submeter tantas contribuições quantas forem possíveis, considerando a limitação de tempo que nos foi conferido. Incluir um subitem no item 6.16 do Edital, de número 6.16.1, dispondo que “As restrições de que tratam esta Cláusula não se aplicam a Operadores Aeroportuários que contem com participação societária de empresas aéreas que não exerçam o controle”.</p>
JUSTIFICATIVA
Conferir maior clareza ao real objetivo da cláusula editalícia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será acatada, vez que, como consta do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa, a mesma se referiu tão somente às alterações decorrentes de diretrizes de política de governo e de aspectos

regulatórios não oriundos de contribuições recebidas no processo de Audiência Pública nº 09/2016. Assim, não há que se falar em prejuízo decorrente da não disponibilização do relatório de contribuições da Audiência Pública nº 9/2016, disponibilizado na mesma ocasião que o presente relatório da Audiência nº 24/2016. Ademais, considerado o reduzido escopo, mostrou-se razoável o prazo conferido para contribuições, o que fica evidenciado diante da ampla participação dos mais diversos ramos sociais.

DADOS DO COLABORADOR
Luiz Ricardo Araujo Florence
CONTRIBUIÇÃO Nº 4928
indicar a alteração de 90 para 120 dias no prazo para início da Fase-1b, alterada nos itens 2.28 e 2.44
JUSTIFICATIVA
Conforme itens 2.28 e 2.44 do Contrato de Concessão e Ampliação, em comparação com a edição anterior superada do contrato, o prazo foi alterado de 90 para 120 dias.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 4931
Incluir um subitem no item 6.16 do Edital, de número 6.16.1, dispondo que “As restrições de que tratam esta Cláusula não se aplicam a Operadores Aeroportuários que contem com participação societária de empresas aéreas que não exerçam o controle”.
JUSTIFICATIVA
Conferir maior clareza ao real objetivo da cláusula editalícia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição, todavia informa que a sugestão de inclusão não será acatada, eis que a redação do dispositivo já atinge a finalidade a que se destina, devendo ser interpretada em conjunto com as demais disposições editalícias.

DADOS DO COLABORADOR

Paulo Roberto Hahn

CONTRIBUIÇÃO Nº 4933

Nada consta no escopo da alteração as cláusulas relacionadas ao meio ambiente, o que poderá acarretar prejuízo nos processos de andamento das obras, bem como prejuízo a União, pela indefinição das responsabilidades quanto ao cumprimento da legislação ambiental. Existe necessidade de se realizar a Investigação Preliminar com certa urgência relaciona-se ao fato de que, se, porventura, houver contaminação, a CONCESSIONÁRIA somente poderá iniciar a obra de ampliação uma vez reabilitada a área para o uso pretendido. Para que não haja prejuízo as obras e ao erário pelo pagamento de processo de remediação que está sendo informada, reiteramos a necessidade de serem alteradas as cláusulas do contrato relacionadas ao risco do poder concedente, descritas abaixo, a fim de não atribuir após a concessão responsabilidade que deveria ser do concessionário para a União. Solicitamos que fique explícito no processo a necessidade de investigação e remediação desta área e também, tal como exposto no Memorando em referencia, que esteja previsto em termos orçamentários as compensações ambientais oriundas das obras e/ou manutenção realizadas no SBPA, sendo consideradas como passivos a serem tratadas pelo novo concessionário, presentes em planilha de custo específica.

JUSTIFICATIVA

Nada consta no escopo da alteração as cláusulas relacionadas ao meio ambiente, o que poderá acarretar prejuízo nos processos de andamento das obras, bem como prejuízo a União, pela indefinição das responsabilidades quanto ao cumprimento da legislação ambiental. Existe necessidade de se realizar a Investigação Preliminar com certa urgência relaciona-se ao fato de que, se, porventura, houver contaminação, a CONCESSIONÁRIA somente poderá iniciar a obra de ampliação uma vez reabilitada a área para o uso pretendido. Para que não haja prejuízo as obras e ao erário pelo pagamento de processo de remediação que está sendo informada, reiteramos a necessidade de serem alteradas as cláusulas do

contrato relacionadas ao risco do poder concedente, descritas abaixo, a fim de não atribuir após a concessão responsabilidade que deveria ser do concessionário para a União. Solicitamos que fique explícito no processo a necessidade de investigação e remediação desta área e também, tal como exposto no Memorando em referência, que esteja previsto em termos orçamentários as compensações ambientais oriundas das obras e/ou manutenção realizadas no SBPA, sendo consideradas como passivos a serem tratadas pelo novo concessionário, presentes em planilha de custo específica.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Luiz Ricardo Araujo Florence
CONTRIBUIÇÃO Nº 4934
indicar claramente a alteração de prazo máximo de duração da fase-1b, de 25 para 26 meses a partir da data de eficácia do contrato.
JUSTIFICATIVA
Não está marcado como alteração (negrito).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
CARLA LUIZA MADERS
CONTRIBUIÇÃO Nº 4940
Exclusão do IQS "3. Número de eventos graves relatados (roubos, furtos, atos violentos etc.)" que consta na Tabela 1 do Apêndice C
JUSTIFICATIVA
<p>O indicador de número de eventos graves parece ser algo de extrema relevância, para o adequado acompanhamento da evolução desses números. Contudo, em que pese a possível atuação do aeroporto com a devida manutenção da infraestrutura, tratativas para estabelecer um fluxo de informações com as autoridades locais e ações adequadas para prevenir tais eventos, implementação de adequada iluminação e sinalização dentro do aeroporto, dentre outros, dados para composição deste indicador só podem ser obtidos de forma oficial por meio de registros disponibilizados por órgãos de segurança pública, os quais tem também sua responsabilidade na evolução do número de eventos graves. dessa forma, sugere-se a retirada desse indicador pois os dados podem ser obtidos diretamente com as autoridades citadas, através das ocorrências registradas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Bruno Aurelio
CONTRIBUIÇÃO Nº 4946
Referência: Cláusula 2.16 da Minuta de Contrato. Sugere-se que, no momento da Licitação, o valor de Contribuição (Fixa) Anual seja apenas referenciado. Quando do início do pagamento das parcelas de Contribuição Anual, caberia à Concessionária (junto com o Poder Concedente) apurar a evolução real do tráfego frente o que foi estimado nos estudos de projeção de demanda. As variações na demanda seriam consideradas para fins de reajuste do valor da Contribuição Anual.
JUSTIFICATIVA
Referência: Cláusula 2.16 da Minuta de Contrato. A volatilidade da demanda do tráfego aéreo impacta significativamente as concessões aeroportuárias. Sem prejuízo dos estudos e projeções de demandas já efetuados, certo é que esta volatilidade é ainda mais presente em países em certo grau de desenvolvimento, como o Brasil, cujas oscilações no fluxo de passageiros são significativas, trazendo relevante risco e incerteza ao concessionário. Neste contexto, a imposição de uma Contribuição Anual “pré-fixada” (a partir do sexto ano da concessão) pode representar um ônus ou benefício excessivo ao Concessionário em razão desta volatilidade de demanda.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. As parcelas da contribuição fixa estabelecidas de acordo com as regras definidas na Resolução nº 05/2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República devem ser reajustadas de acordo com regras objetivas.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 4950
<p>Sugere-se a alteração do prazo mencionado nos itens 2.28 e 2.44, de 120 para 180 dias, a fim de compatibilizá-lo com previsão contida no PEA, nos seguintes termos: "2.28. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.9 deste Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, devendo a Concessionária, em até 180 (cento e oitenta) dias:" "2.44. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.9 deste Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço, devendo a Concessionária, em até 180 (cento e oitenta) dias:"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que os itens 2.29 e 2.45 do Contrato de Concessão preveem que os documentos exigidos, respectivamente, nos itens 2.28.1 e 2.44.1 devem ser compatíveis com as ações previstas para o Complexo Aeroportuário no PGI, e o item 8.1 do PEA define o prazo de apresentação do PGI em 180 dias, recomenda-se que os prazos sejam compatibilizados, alterando-se o prazo previsto nos itens 2.28 e 2.44 do Contrato de Concessão para 180 dias.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
CARLA LUIZA MADERS
CONTRIBUIÇÃO Nº 4960
Exclusão do IQS "Equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros com Necessidades de Assistência Especial – PNAE (Q)" que consta nas Tabelas 1 e 2 do Apêndice C do Anexo 2.
JUSTIFICATIVA
<p>A mera disponibilidade de equipamento de atendimento ao PNAE não é uma boa métrica para avaliar esse aspecto de qualidade do serviço prestado, uma vez que pode se ter o equipamento, mas não fazer uso do mesmo de forma eficiente ou ainda não ter o equipamento e fazer o processamento maciço de PNAE em pontes de embarque, dispensando a necessidade desse equipamento. Isso depende da gestão do aeroporto e da características das aeronaves tipos atendidas (se a maioria permite ou não acoplagem em ponte de embarque). Além disso, tem-se já o indicador de tempo de atendimento ao PNAE, o que já contemplaria situações de uso de ponte de embarque ou de equipamento específico de atendimento ao PNAE. Diante do exposto, sugere-se a retirada do referido indicador e a redistribuição de seu eventual impacto (bônus ou decréscimo) no fator Q nos demais indicadores.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

CONTRIBUIÇÃO Nº 4969

Contribuição: Inclusão de subitens na cláusula 3.1.19 da Subseção III – Das Atividades Operacionais (Seção I – Da Concessionária) Redação proposta: 3.1.19.1 - Assumir os Termos de Ajuste de Conduta, Termos de Compensação Ambiental e Florestal, bem como as obrigações vincendas cujos objetos relacionem-se à mitigação ambiental, conforme as condições acordadas, mediante sub-rogação dos seus direitos e deveres. 3.1.19.1.1 – Não se incluem no item 3.1.19.1 os bens e direitos dados em garantia de cumprimento de Termos de Ajuste de Conduta, Termos de Compensação Ambiental e Florestal, que deverão ser substituídos pelo Concessionário, mediante acordo com o órgão ambiental ou indenização à Infraero

JUSTIFICATIVA

Considerando a regularização ambiental dos aeroportos e o licenciamento de novos empreendimentos inerentes à infraestrutura desses aeroportos, a Infraero, por ser a administradora e beneficiária dos aeroportos e responsável pelos empreendimentos, firmou instrumentos obrigacionais com órgãos governamentais. Com isso, a Infraero buscou garantir a operacionalidade dos aeroportos e a realização de projetos e obras. Portanto, a partir do momento em que a Infraero deixa de ser administradora de um aeroporto, ela não pode manter as obrigações decorrentes dos termos sob a responsabilidade da empresa, as quais foram assumidas em um cenário inerente à viabilidade dos empreendimentos que deram causa àquele compromisso, que não considerava a concessão do aeroporto ou, mesmo que considerasse, atendeu a um interesse público de realizar determinado empreendimento para atendimento ao usuário final naquele momento. Como exemplo citamos o pagamento de compensação ambiental, relativa ao processo de licenciamento operacional de um determinado empreendimento, que é firmado em um Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA em que são estabelecidos os critérios para pagamento da compensação ambiental. Ademais, enquanto o recurso necessário à compensação ambiental não for efetivamente transferido para o órgão

ambiental, por meio de bens ou valor financeiro, conforme previsto em lei, a compensação fica pendente e é de responsabilidade do administrador do empreendimento. Assim, se o administrador não realizou efetivamente o pagamento da compensação ambiental desse empreendimento e deixa de ser responsável por ele, o novo administrador, então, deve arcar com as responsabilidades pelo pagamento, caso contrário, o administrador anterior assumirá prejuízo indevido, pois não será ele a obter o retorno decorrente do empreendimento executado (ou apenas planejado, nos casos daqueles que ainda não tiverem sido executados e que já estejam com o licenciamento ambiental concluído, com base nos projetos). Quando a execução de uma obra que foi licenciada por meio de EIA/RIMA, recebe a licença de instalação, normalmente, o responsável pela obra já assinou um Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA. Em alguns casos, o valor da compensação pode ter sido depositado em conta corrente, como forma de comprovar ao órgão ambiental que o recurso estará garantido. Ocorre que o responsável por realizar a obra pode mudar, por exemplo, pela venda do lote onde a obra seria realizada pelo novo proprietário. Assim, as obrigações ambientais também devem ser de responsabilidade do novo proprietário, até porque ele pode mudar o projeto inicial da obra refletindo em modificação do valor da compensação. Situação análoga aconteceu com a Infraero com a concessão do SBGR, onde a Infraero licenciou a obra do novo terminal do aeroporto. Para tanto, teve que assinar o TCCA junto ao órgão ambiental de São Paulo e depositar o valor em conta corrente declarada no Temo. Entretanto, como é de amplo conhecimento, a Infraero não realizou a obra e o projeto licenciado pela Infraero foi modificado pelo novo administrador do SBGR. Esse, por sua vez, se nega a assumir os compromissos firmados no TCCA, específico do licenciamento do novo terminal e obras complementares, deixando o prejuízo para a Infraero, que pagou por algo que não executou, já que não mais administra o aeroporto em questão. Por certo, quem deveria pagar a compensação pela obra é o novo Administrador do SBGR. Portanto, se o aeroporto não é mais responsabilidade da Infraero, esta não deve figurar como responsável pelo cumprimento de obrigações a ele relacionadas. Assim, é fundamental que o contrato de concessão

estabeleça de forma clara e objetiva a necessidade de alteração dos instrumentos com a nova titularidade da administração aeroportuária. Por fim, registra-se a necessidade de se prever a necessidade de substituição dos bens ou valores dados em garantia para a efetivação dos compromissos ambientais necessários à realização dos empreendimentos realizados nos aeroportos concedidos, na mesma esteira lógica do que foi dito acima, porquanto a garantia é instrumento acessório à obrigação principal de adimplir com os compromissos ajustados e, como tal, deve ser prestada pelo titular da obrigação principal.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)
CONTRIBUIÇÃO Nº 4971
<p>Caso a ANAC estabeleça um novo limite para custos de projetos e estudos a serem considerados para fins de reequilíbrio econômico financeiro, sugerimos, para fins de transparência e certeza jurídica, que a ANAC seja obrigada a apresentar justificativas econômicas que sirvam de base para o novo limite proposto. Desse modo, sugerimos a seguinte redação: 6.35. Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado, podendo a ANAC estabelecer valor limite diverso, desde que apresente justificativas econômicas que sirvam de base para o novo limite proposto.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A linguagem proposta acarreta um alto nível de incerteza para a Concessionária, na medida em que a ANAC pode, a seu exclusivo critério, limitar o reequilíbrio econômico financeiro em favor da Concessionária em valores distintos daqueles praticados pelo mercado (os quais serão demonstrados pela Concessionária). Assim, a Concessionária pode enfrentar uma situação em que custos foram incorridos dentro de parâmetros de mercado e, ainda assim, não fazer jus ao reequilíbrio econômico financeiro, a critério exclusivo da ANAC e sem qualquer justificativa ou evidência que sirvam de base para os novos limites propostos pela ANAC. Considerando que a Concessionária tem a obrigação de evidenciar que os custos de projetos e estudos são baseados em parâmetros de mercado, para fins de observância de princípios de transparência e reciprocidade, a ANAC deveria ser obrigada a apresentar justificativas econômicas e evidências que embasem a decisão de estabelecer limite diverso.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Esclarece-se que caso a Agência opte por estabelecer valor diverso ao apresentado pela Concessionária a decisão será devidamente motivada, contudo o</p>

estabelecimento do valor compete à Agência.

DADOS DO COLABORADOR
Luiz Ricardo Araujo Florence
CONTRIBUIÇÃO Nº 4973
Extender prazos para projeto e obras da fase 1-b de 26 meses para 36 meses a partir da data de eficácia do contrato - itens 7.1 e 7.8 do PEA. (Anexo meramente informativo)
JUSTIFICATIVA
Segundo a investigação da experiência internacional e nacional recente sobre construção e ampliação de terminais de passageiros, o prazo apresentado pelo Edital e pelo PEA para projeto e obra das instalações aeroportuárias é significativamente menor do que a média dentre os aeroportos recentemente objetos de intervenção, bem como encontra-se distante das práticas adequadas de engenharia. O risco de engenharia atrelado à compressão demasiada de prazos é grande, e se estende desde à perda significativa de qualidade nos projetos executivos, na sobreposição das etapas de projeto e obra, e na incapacidade de realização de obras com enfoque na qualidade de execução. Os exemplos são notáveis, como foi analisado na construção do TPS 1 em Viracopos, como também no Galeão. Prazos apertados de obra também ocasionam na possibilidade de reprodução da chamada "cultura de aditivo de contrato", considerada como um "atenuante" para mergulhos contratuais irresponsáveis de valor de CAPEX.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
MARIA ARLETE DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO Nº 4975
IQS - Fonte de energia elétrica auxiliar - Apendice C, Tabelas 1 e 2
JUSTIFICATIVA
<p>Sugiro a retirada do indicador Fonte de Energia Elétrica Auxiliar, uma vez que nem todos os aeroportos que fazem parte desta rodada de concessão possuem os referidos equipamentos. Tal fato vai de encontro aos objetivos dos IQS que é a avaliar periodicamente a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária. Portanto, se o serviço não é prestado, não há como realizar sua avaliação. Adicionalmente, deve ser considerado que tal IQS está associado à prestação de serviços não essenciais no contexto aeroportuário, o qual pode ainda ser fornecido alternativamente por empresas auxiliares ao transporte aéreo.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 4983

Sugere-se que o item 2.5 do Contrato de Concessão seja alterado a fim de prever que as desapropriações sob a responsabilidade da Concessionária referentes aos Aeroportos de Porto Alegre e Salvador (incluindo aquelas que já se encontram em andamento): (a) limitem-se aos terrenos estritamente necessários à construção das novas pistas de pouso e decolagem; e (b) tenham seus custos suportados pela Concessionária até o limite de R\$__ (__) com relação ao Aeroporto de Porto Alegre e a R\$__ (__) com relação ao Aeroporto de Salvador, sendo os custos excedentes suportados pelo Poder Concedente. Para as demais desapropriações realizadas pela Concessionária, que não estejam previstas no PEA, por determinação do Poder Concedente, caberá aplicação de mecanismos de compensação.

JUSTIFICATIVA

Considerando as disposições do PEA, os Contratos de Concessão dos Aeroportos de Porto Alegre e Salvador devem prever expressamente que as desapropriações a serem realizadas pela Concessionária referem-se estritamente aos terrenos necessários à construção das respectivas pistas de pouso e decolagem. Quaisquer desapropriações que tenham por objeto terrenos além desses são desnecessárias e representarão gastos excessivos e irrecuperáveis para a Concessionária. A limitação do custo das desapropriações deve ser estabelecida pelo Poder Concedente em virtude da existência de processos de desapropriação já em curso descritas no próprio PEA, cujas negociações a futura Concessionária não participou e não tem conhecimento. É importante notar, inclusive, que as informações sobre tais processos de desapropriação não foram disponibilizadas no data room até o momento, de modo que as Proponentes não puderam avaliar os aspectos jurídicos de tais negociações, a fim de mensurar os riscos envolvidos. Dessa forma, é necessário disponibilizar todas as informações a respeito dos processos de desapropriação e curso. Tendo em vista que o processo de desapropriação requer planejamento para ser realizado de maneira eficiente

e que a Concessionária irá assumir procedimentos em curso, é importante garantir e demonstrar que eles foram realizados de forma justa, planejada, consistente e em condições comutativas. A presente contribuição visa evitar a oneração excessiva da Concessionária, garantindo a viabilidade do negócio e a segurança jurídica do investimento.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.5 do contrato refere-se a casos de desocupação do sítio aeroportuário.

Quanto ao tema desapropriação, informa-se que este não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 4984
5.4.26. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. 5.4.26.1. custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.
JUSTIFICATIVA
Verificamos que, a despeito da contribuição da Infraero por ocasião da Audiência Pública nº 9/2016, as cláusulas relacionadas ao meio ambiente permanecem inalteradas, o que poderá acarretar prejuízo nos processos de andamento das obras, bem como prejuízo a União, pela indefinição das responsabilidades quanto ao cumprimento da legislação ambiental. Solicita-se que seja expressamente prevista a responsabilidade pelos custos decorrentes das compensações ambientais oriundas das obras e/ou manutenção realizadas no SBPA, sendo consideradas como passivos a serem tratadas pelo novo concessionário, presentes em planilha de custo específica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 4988
Sugere-se a exclusão do item 2.9.2.1, ii, de modo que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial não constitua requisito para a emissão da Ordem de Serviço, sendo realizado somente após a Data de Eficácia ou que seja mais uma condição suspensiva da Data de Eficácia, sempre posterior a qualquer ato que dependa da ANAC.
JUSTIFICATIVA
Considerando que para a Data de Eficácia do Contrato é necessário que a ANAC realize a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e emita a Ordem de Serviço, não se pode exigir o pagamento da Contribuição Fixa Inicial antes de tais atos, sob pena de a Concessionária realizar um pagamento relevante e poder ter um contrato que não se torna eficaz por atos alheios à sua vontade. Por isso, a sugestão é que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial só seja realizado após a realização de todos os atos de competência da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada. Ressalta-se, ademais, que a adjudicação do objeto do leilão e a respectiva assinatura do contrato de concessão são suficientes a gerar determinados efeitos jurídicos.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 4991
Sugere-se que a redação do item 2.14 seja alterada para prever que a Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga na Data de Eficácia do Contrato e não na data de assinatura do contrato, conforme a seguir: "2.14. A Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga pela Concessionária na Data de Eficácia do Contrato."
JUSTIFICATIVA
Considerando que, para a Data de Eficácia do Contrato é necessário que a ANAC realize a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e emita a Ordem de Serviço, não se pode exigir o pagamento da Contribuição Fixa Inicial antes de tais atos, sob pena de a Concessionária realizar um pagamento relevante e poder ter um contrato que não se torna eficaz por atos alheios à sua vontade. Por isso, a sugestão é que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial só seja exigido após a realização de todos os atos de competência da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada. Ressalta-se, ademais, que a adjudicação do objeto do leilão e a respectiva assinatura do contrato de concessão são suficientes a gerar determinados efeitos jurídicos.

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 4993

Sugere-se a exclusão do item 3.1.34 do Contrato de Concessão, de modo que seja suprimida a obrigação imposta à Concessionária de tornar públicos os contratos celebrados com Partes Relacionadas.

JUSTIFICATIVA

A publicação dos contratos com partes relacionadas não tem cabimento sob o modelo de concessão adotado na presente rodada, visto que a Infraero não fará mais parte do quadro societário da Concessionária, que, portanto, será uma sociedade 100% privada. Frise-se que a presente contribuição não visa de forma alguma subtrair do conhecimento das autoridades públicas informações relacionadas a contratos celebrados entre a Concessionária e suas partes relacionadas, sob a devida confidencialidade (com o que estamos de acordo). No entanto, tornar estes contratos públicos e acessíveis irrestritamente é medida que não encontra respaldo legal e fatalmente resultará na divulgação de informações sensíveis e estratégicas. Os contratos celebrados entre a Concessionária e suas partes relacionadas podem conter questões comerciais e empresariais sensíveis cujo sigilo é imprescindível para a viabilidade e o sucesso de tais transações. Dessa forma, é imprescindível que a obrigação de publicação dos contratos celebrados com Partes Relacionadas seja excluída do Contrato de Concessão, sob pena de restarem comprometidos os negócios da Concessionária sobre os quais versam tais contratos, bem como divulgadas informações empresariais sigilosas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação dos contratos com partes relacionadas é necessária, pois permite que a população tenha acesso a informações relevantes referentes à prestação do serviços públicos outorgados às concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 4999
Alterar a redação do item 2.14 do Edital, passando a constar o seguinte texto: “2.14. A Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga pela Concessionária na data de eficácia do Contrato.”
JUSTIFICATIVA
Caso o Contrato seja assinado, contudo não se torne eficaz por motivos alheios à vontade da futura concessionária, como os acionistas investidores ficariam protegidos na hipótese do instrumento jurídico deixar de ser efetivamente executado? Com o fito de conferir maior segurança jurídica aos interessados, sugere-se que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial se dê na data de eficácia do Contrato, e não no dia de sua assinatura.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada. Ressalta-se, ademais, que a adjudicação do objeto do leilão e a respectiva assinatura do contrato de concessão são suficientes a gerar determinados efeitos jurídicos.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5002
Sugere-se a exclusão da Cláusula 3.1.34 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A divulgação de informações correlatas a contratos celebrados com Partes Relacionadas mostrava-se adequada quando a INFRAERO integrava a Concessionária. A partir do momento em que não há mais a participação da INFRAERO, não se vislumbra razão para a manutenção da obrigação contratual em referência, sobremaneira quando presente a possibilidade de prejuízo aos investidores, acionistas e à futura concessionária decorrente da divulgação de informações sensíveis e de interesse exclusivo do concessionário.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação dos contratos com partes relacionadas é necessária, pois permite que a população tenha acesso a informações relevantes referentes à prestação do serviços públicos outorgados às concessionárias.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5007
Sugere-se a alteração da Cláusula 6.27.3 do Contrato, passando a ser utilizada a seguinte redação “6.27.3. a contagem do prazo de que trata o item 6.27 será suspensa caso sejam considerados insuficientes os documentos ...”.
JUSTIFICATIVA
A interrupção do prazo de que trata a Cláusula 6.27 do Contrato pode ensejar a sua recontagem indeterminada, em prejuízo ao procedimento e à futura concessionária. O ideal seria a suspensão da contagem do prazo total. Pedimos seja esclarecido se a ANAC está igualando os institutos da interrupção e da suspensão, ou se prevalecem no caso as regras do Direito Processual Civil Brasileiro. Caso prevaleça a segunda hipótese, sugere-se a substituição do termo “interrompida” por “suspensa”.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. É importante que se tenha em mente que o prazo de 180 dias a que se refere o item 6.29 da minuta de Contrato de Concessão pressupõe que o item 6.23 seja cumprido:</p> <p>6.23. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, conforme regulamentação da ANAC.</p> <p>Assim, não é razoável que o prazo para análise do processo de revisão extraordinária comece a contar sem que a ANAC tenha o recebido sem todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5009
Sugere-se a inclusão da Cláusula 6.27.3.1 no Contrato, com a seguinte redação: “6.27.3.1. a contagem do prazo de que trata o item 6.27 voltará a fluir a partir da data de entrega, à ANAC, das informações e/ou documentos requeridos ao concessionário”.
JUSTIFICATIVA
A redação original da cláusula 6.27.3 é omissa quanto à retomada do prazo para análise do pedido de reequilíbrio contratual, sendo fundamental que o texto do contrato seja absolutamente claro e objetivo a esse respeito.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. É importante que se tenha em mente que o prazo de 180 dias a que se refere o item 6.29 da minuta de Contrato de Concessão pressupõe que o item 6.23 seja cumprido:</p> <p>6.23. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, conforme regulamentação da ANAC.</p> <p>Assim, não é razoável que o prazo para análise do processo de revisão extraordinária comece a contar sem que a ANAC tenha o recebido sem todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5013
Sugere-se a seguinte redação: “6.27.4. Para fins de recomposição do equilíbrio econômico financeiro, a ANAC fará uso dos valores de mercado, admitindo-se que o concessionário, em cada caso, comprove a razoabilidade dos valores mediante a apresentação de 03 (três) orçamentos distintos, ofertados por potenciais prestadoras de serviço”.
JUSTIFICATIVA
Objetiva-se que qualquer referencial de análise que a ANAC venha a adotar para a análise de pleitos de reequilíbrio contratual guarde fidelidade aos preços praticados em mercado, por serem aqueles efetivamente incorridos pelo concessionário quando da realização de seus investimentos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Esclarece-se que a precificação do valor do investimento, ou seja, a determinação do valor de referência a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, poderá seguir diversas metodologias de cálculo, inclusive a que está apresentada na contribuição, mas não se limitando a este método.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5016
Esclarecer/Incluir subitem especificando as consequências para o descumprimento do prazo de 180 (cento e oitenta) dias.
JUSTIFICATIVA
Com a finalidade de trazer aos interessados maior segurança jurídica, torna-se salutar que o Edital especifique quais serão as consequências para o caso de descumprimento do prazo estipulado no seu item 6.34, pela ANAC. Por certo, o estabelecimento de obrigação desacompanhada de consequência jurídica pelo seu desatendimento acaba por esvaziar a coercibilidade da regra.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias não são suficientes para que a ANAC verifique os valores pleiteados. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, considerando a necessidade de aprovação dos valores de reequilíbrio pela diretoria e, ainda, o envolvimento da Secretária de Aviação Civil antes da conclusão do processo de Revisão Extraordinária, quando este culmina na alteração da contribuição fixa, fica clara a necessidade da possibilidade de prorrogação, desde que devidamente justificada.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5017
Sugere-se a modificação do item 6.34.1. do Contrato, passando a constar a seguinte redação “6.34.1. A contagem do prazo poderá ser suspensão, caso se verifique a não apresentação de informações essenciais à análise, as quais serão requeridas pelo Poder Concedente”.
JUSTIFICATIVA
A interrupção do prazo de que trata a Cláusula 6.27 do Contrato pode ensejar a sua recontagem indeterminada, em prejuízo ao procedimento de reequilíbrio econômico financeiro e à futura concessionária. O ideal seria a suspensão da contagem do prazo total de 180 (cento e oitenta) dias. Pedimos seja esclarecido se a ANAC está igualando os institutos da interrupção e da suspensão, ou se prevalecem no caso as regras do Direito Processual Civil Brasileiro. Caso prevaleça a segunda hipótese, sugere-se a substituição do termo “interrompida” por “suspensa”.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. É importante que se tenha em mente que o prazo de 180 dias a que se refere o item 6.29 da minuta de Contrato de Concessão pressupõe que o item 6.23 seja cumprido:</p> <p>6.23. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, conforme regulamentação da ANAC.</p> <p>Assim, não é razoável que o prazo para análise do processo de revisão extraordinária comece a contar sem que a ANAC tenha o recebido sem todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 5019
Incluir cláusula sobre a alteração da responsabilidade técnica do novo concessionário e obrigações relacionadas.
JUSTIFICATIVA
<p>Verificamos que, a despeito da contribuição da Infraero por ocasião da Audiência Pública nº 9/2016, as cláusulas relacionadas ao meio ambiente permanecem inalteradas. Antes de assumir o aeroporto o novo concessionário deve realizar o procedimento de "alteração de responsabilidade técnica". Este documento, disponível no site do órgão ambiental licenciador do SBPA (FEPAM), permite que o novo proprietário utilize as licenças e autorizações emitidas para a Infraero. Desta forma, sugerimos que seja inserido esta informação para o SBPA, após as cláusulas sobre condicionantes (3.1.16 e 3.1.17 - abaixo transcritas), garantindo que as cláusulas descritas no contrato possam ser atendidas.</p> <p>3.1.16. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária;</p> <p>3.1.17. cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;</p> <p>Salientamos que no documento supracitado está previsto como obrigação do concessionário se responsabilizar por qualquer passivo ambiental. Isto reforça a necessidade de previsão de recursos orçamentários para compensação ambiental que esteja pendente e remediação de passivos que existam na área como um risco do concessionário.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5020
Sugere-se a inclusão da Cláusula 6.34.1.1 no Contrato, com a seguinte redação: “6.34.1.1. a contagem do prazo de que trata o item 6.34.1 voltará a fluir a partir da data de entrega, à ANAC, das informações e/ou documentos requeridos ao concessionário”.
JUSTIFICATIVA
A redação original da cláusula 6.34.1 é omissa quanto à retomada do prazo para análise do pedido de reequilíbrio contratual, sendo fundamental que o texto do contrato seja absolutamente claro e objetivo a esse respeito.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. É importante que se tenha em mente que o prazo de 180 dias a que se refere o item 6.29 da minuta de Contrato de Concessão pressupõe que o item 6.23 seja cumprido:</p> <p>6.23. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, conforme regulamentação da ANAC.</p> <p>Assim, não é razoável que o prazo para análise do processo de revisão extraordinária comece a contar sem que a ANAC tenha o recebido sem todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Luiz Ricardo Araujo Florence
CONTRIBUIÇÃO Nº 5021
Alteração dos números de ponte de embarque elencado como Especificações mínimas dos terminais de passageiros, de modo a adequar-se à demandas previstas para movimentação de aeronaves e passageiros nas respectivas fases da concessão. (Anexo meramente informativo)
JUSTIFICATIVA
Conforme visto nas gerações anteriores de aeroportos concedidos à iniciativa privada, a saúde financeira das concessões depende da adequação dos investimentos de ordem física (CAPEX) à previsão de receitas, logo, de demanda, visto a relação entre tarifas e receitas. Viracopos é um exemplo notório de capacidade ociosa do novo TPS, mas o mesmo efeito é visível em Confins e Galeão. Não somente o custo de construção não é justificado pela operação, como também o OPEX é severamente afetado pelo efeito "elefante branco". Em Florianópolis, por exemplo, considerando uma capacidade média de operação de até 800.000pax/ano por ponte de embarque, 5 a 6 pontes seriam mais do que suficientes para operar a demanda prevista para os próximos 8 anos de concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5023
Sugere-se a alteração do item 6.35. do Contrato, excluindo-se a sua parte final, passando a constar o seguinte texto: “6.35. Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado, o que poderá ser comprovado mediante a apresentação de 03 (três) orçamentos distintos, ofertados por potenciais prestadoras de serviço”.
JUSTIFICATIVA
Objetiva-se que qualquer referencial de análise que a ANAC venha a adotar para a análise de pleitos de reequilíbrio contratual guarde fidelidade aos preços praticados em mercado, por serem aqueles efetivamente incorridos pelo concessionário quando da realização de seus investimentos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Esclarece-se que a determinação dos custos dos projetos e estudos, a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, poderá seguir diversas metodologias de cálculo, inclusive a que está apresentada na contribuição, mas não se limitando a este método

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5024
Alterar as unidades referenciais delimitadas como gatilhos para a efetivação dos investimentos, adequando o item 7.7.8.1 à realidade do sistema atualmente em operação no Aeroporto Internacional de Salvador.
JUSTIFICATIVA
<p>A obrigação de construir uma nova pista paralela em Salvador para incentivar crescimento, como visto nos documentos editalícios, é indene de dúvida. Contudo, o gatilho atualmente definido para essa expansão – qual seja, 130.000 – leva a investimentos significantes, estáticos, sem uma demanda operacional imediata. O gatilho, decorrente da análise de capacidade conduzido no âmbito do EVTEA, não considera a capacidade operacional do atual sistema de pista. Um gatilho de demanda no contrato de concessão deveria considerar um montante próximo à capacidade do sistema atual. O EVTEA de Fortaleza, por exemplo, concorda com o fato de que a capacidade horária da pista pode ser aumentada por meio de investimentos relevantes. Isso não é levado em consideração no gatilho de 130.000 para Salvador. Ademais, olhando-se para as rodadas de privatização anteriores, como o aeroporto de Confins, concedido em 2014, com uma pista em operação incluindo saída rápida TWY e quatro estabilizadores de 90º TWYs, os estudos técnicos mostraram o seguinte resultado: a capacidade da pista RWY corresponderia a 180.000 (cento e oitenta mil) operações por ano, especificamente 36 por hora. De acordo com o PEA desenvolvido para o Aeroporto de Confins, a segunda pista deveria estar operando plenamente quando a demanda atingisse 198.000 (cento e noventa e oito mil) operações por ano. Tais dados precisam ser levados em consideração para a revisão deste caso, não apenas por argumentos de ordem técnica, mas também por coerência regulatória.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à

precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5027
Sugere-se a alteração do texto do item 5, do apêndice B, do PEA, passando a constar a seguinte redação: “5. A Concessionária deverá enviar, até o dia 1º de março de cada ano, relatório ...”.
JUSTIFICATIVA
A especificação do dia 1º de fevereiro de cada ano como data fatal para o envio do relatório com informações referentes ao nível de serviço atingido na hora-pico, para cada um dos componentes constantes do Apêndice, não é razoável, sendo deveras curto o prazo que foi estabelecido. Sugere-se seja o mesmo alterado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Entende-se que o prazo para envio de tais informações é adequado.

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5029
Sugere-se a inclusão do seguinte item na minuta de Contrato: “5.2.15. custos relacionados à eventual modificação promovidas pela ANAC nos parâmetros da concessão, na forma do item 4.1 do Apêndice B, do Anexo 2, do PEA”.
JUSTIFICATIVA
O item 4.1 do Apêndice B do Anexo 2 do PEA traz a possibilidade de a ANAC modificar parâmetros estabelecidos no referido documento, alteração que poderá se dar no processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão e, conseqüentemente, no curso da concessão. A novidade trazida com a versão atual do Edital pode ensejar prejuízo econômico à futura concessionária ou demandar investimentos anteriormente não previstos, hipótese que merece cobertura pela revisão extraordinária. Sugere-se que o instrumento convocatório disponha de cláusula específica versando sobre tal questão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi rejeitada. Entretanto vale observar que o item 6.18 do Contrato foi ajustado, indicando que a alteração dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA respeitará a alocação de riscos do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 5030
Excluir a previsão ou prever que os contratos celebrados com Partes Relacionadas tenham o seu conteúdo revelado apenas para a ANAC e não para o público em geral, cabendo ao órgão regulador manter sigilo das informações disponibilizadas.
JUSTIFICATIVA
A medida extrapola a obrigação de divulgar transações com Partes Relacionadas, prevista no artigo 247 da Lei nº 6.404/76, representando interferência indevida na gestão da Concessionária e nos negócios privados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação dos contratos com partes relacionadas é necessária, pois permite que a sociedade tenha acesso a informações relevantes referentes à prestação do serviços públicos outorgados às concessionárias. Na verdade, refere-se ao item 3.1.34 do Contrato

DADOS DO COLABORADOR
Fernando Villela de Andrade Vianna
CONTRIBUIÇÃO Nº 5031
Sugere-se a retomada das especificações anteriores, excluindo-se do texto atual o disposto no item 6.7 do Anexo 2 do Contrato – PEA.
JUSTIFICATIVA
A versão anterior do Anexo 2 do Contrato de Concessão detalhava o tipo dos equipamentos e dos sistemas necessários à operação adequada dos aeroportos. Contudo, percebe-se que a versão atual demanda a incorporação das “melhores práticas internacionais”, o que traz insegurança jurídica, generalidade e imprecisão às especificações mínimas dos terminais de passageiros. Torna-se salutar, portanto, que haja objetividade na definição dos parâmetros que serão utilizados pela ANAC para a fiscalização dos sistemas e equipamentos que devem se fazer presentes em cada aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi rejeitada. A nova forma do Anexo 2 é melhor adaptada à realidade dos projetos "brown field" de que trata a presente rodada de concessões, onde a quase totalidade dos equipamentos e sistemas anteriormente elencados como "elementos aeroportuários obrigatórios" (sem os quais não é possível operar um aeroporto), já está presente nos aeroportos no dia zero da Concessão. Ao mesmo tempo, a redução na prescritividade das especificações visa dar mais liberdade à Concessionária no planejamento e projeto das instalações, uma vez que o foco do PEA (da Concessão em si, na verdade) é nos resultados obtidos, e não em regular os meios utilizados para tal.

DADOS DO COLABORADOR

Fernando Villela de Andrade Vianna

CONTRIBUIÇÃO Nº 5033

Sugere-se a alteração do texto, retomando-se a redação anterior então constante no item 3.17 e seguintes, a qual restringia a operação a dois aeroportos na mesma região, na hipótese da concessionária já operar outra estrutura aeroportuária em razão de rounds anteriores.

JUSTIFICATIVA

O presente edital, em linha com parâmetros utilizados nas rodadas de concessões aeroportuárias anteriores, tem por princípio a garantia da concorrência real e potencial entre aeroportos concedidos, conforme expressamente se afirma na Nota Técnica nº 21/DERC/SPR/SAC-PR, da Secretaria de Aviação Civil. A citada Nota Técnica corresponde a um extenso estudo sobre a pertinência técnica de se estabelecer restrições à participação de agentes privados nas concessões dos presentes aeroportos, sob uma análise essencialmente concorrencial. Segundo os dados e conclusões daquele estudo, apontou-se a necessidade, em prol da concorrência, da imposição de vedação à participação do operador do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante no leilão dos aeroportos de Salvador e Fortaleza, exatamente por restar constatada a competição estabelecida entre tais aeroportos, em diversos segmentos. Permita-se, nesse sentido, transcrever trecho final da dita Nota Técnica, que é expresso nesse sentido: “Considerando a interação com aeroportos já concedidos, o único caso relevante para o estabelecimento de restrições à participação cruzada é o do Aeroporto de Natal (SBSG) com os aeroportos a serem concedidos na mesma região. Conforme observado, no caso de Fortaleza e Natal, há relevante possibilidade de substituição e competição entre as infraestruturas, em todos os mercados considerados (passageiros domésticos e internacionais, carga doméstica e internacional, conexão, destino e contratos). No caso de Natal e Salvador a interação é menos evidente, mas, tal como no caso da interação entre Fortaleza e Salvador, há potencial de competição nos casos de conexão (e formação de hub), destino e, em menor grau, carga internacional.” Isto posto, considerando que a regra editalícia em

questão possui, como ora se demonstra, evidente fundamentação técnica, torna-se imprópria a exclusão dessa limitação, sem que haja, da mesma forma, justificativa técnica para tanto. Trata-se, enfim, de se impor respeito ao princípio da motivação, que norteia a produção de qualquer ato administrativo, o que não pode ser superado sob a simplória afirmação de se tratar de decisão política.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
ENIO AKIRA KATO
CONTRIBUIÇÃO Nº 5039
<p>6.2.1 Deverá analisar a adoção de certificações nacionais ou internacionais de construções sustentáveis, em ampliações ou edificações novas e a obtenção de certificações de edifícios sustentáveis ou de aeroportos sustentáveis em operação,</p> <p>6.2.2 Deverá promover em frequência adequada a realização de auditorias de energia, durante o período de concessão, mantendo os registros de uso e despesas de energia e de água relacionados à atividade do sítio aeroportuário.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Brasil é signatário do Acordo de Paris para o Clima, o qual inclui metas nacionais de redução de emissão de gases de efeito estufa em todos os setores, especificamente, incluindo o de construções sustentáveis e de transporte, sendo que em ambos os casos a concessionária pode influenciar positivamente tanto a Operação e Manutenção das edificações do sítio aeroportuário, bem como o projeto dos mesmos, quanto aos aspectos de Eficiência Energética e Energias renováveis, dentro do conceito mais amplo de Sustentabilidade. Já há referências nacionais e internacionais para edificações e inclusive referências internacionais para aeroportos, sendo portanto viável e extremamente desejável a aderência das atividades do aeroporto a uma das referências.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Maria Rosário de Fátima Linhares
CONTRIBUIÇÃO Nº 5046
IQS - Ar pré-condicionado - Apêndice C, Tabelas 1 e 2
JUSTIFICATIVA
<p>Sugiro a retirada do indicador Ar Pré-Condicionado, uma vez que nem todos os aeroportos que fazem parte desta rodada de concessão possuem os referidos equipamentos. Tal fato vai de encontro aos objetivos dos IQS que é a avaliar periodicamente a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária. Portanto, se o serviço não é prestado, não há como realizar sua avaliação. Adicionalmente, deve ser considerado que tal IQS está associado à prestação de serviços não essenciais no contexto aeroportuário, o qual pode ainda ser fornecido alternativamente por empresas auxiliares ao transporte aéreo.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Luiz Ricardo Araujo Florence
CONTRIBUIÇÃO Nº 5048
Esclarecer de qual parte é a responsabilidade sobre o processo legal de retirada dos ocupantes da área prevista para a ampliação da PPD em Porto Alegre.
JUSTIFICATIVA
Conforme item 4.1.4, a retirada física e limpeza do terreno fica por conta da concessionária. Mas e os trâmites legais?
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar as desocupações, inclusive com a adoção de eventuais medidas judiciais e administrativas necessárias à efetividade dessas ações em relação às áreas ocupadas por terceiros. Ademais, tal responsabilidade está devidamente alocada no item 4.1.4.2.

DADOS DO COLABORADOR
Maria Rosário de Fátima Linhares
CONTRIBUIÇÃO Nº 5054
Retirar o Indicador de Qualidade de Serviço (IQS) denominado Disponibilidade de Posições de Pátio, apresentado no Apêndice C (Tabelas 1 e 2).
JUSTIFICATIVA
Uma vez que a minuta do Contrato prevê que casos de indisponibilidade por motivos não atribuíveis a falhas da instalação, tais como motivos de obras e causas atribuíveis a terceiros ou motivos de força maior, por exemplo, não são consideradas para fins deste IQS, é de se considerar que poucos outros motivos restam para eventuais ocorrências de indisponibilidade. Assim, é de se considerar que este IQS acaba por ser de pouca utilidade para refletir a disponibilidade da instalação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Ezequiel Geraldo de Melo
CONTRIBUIÇÃO Nº 5063
Alteração do Indicador de Qualidade de Serviço, Atendimento em Ponte de Embarque, para que seja considerado de forma agrupada o percentual de passageiros domésticos e internacionais atendidos por ponte de embarque e não de forma separada, como na proposta atual. Ademais, sugere-se que além da possibilidade de decréscimo seja incluído um percentual para eventual bonificação.
JUSTIFICATIVA
O indicador Atendimento em Ponte de Embarque atualmente é composto de duas métricas relacionadas a atendimento em ponte de embarque de passageiros domésticos e embarque de passageiros internacionais, contudo só há um percentual de decréscimo relacionado a essas respectivas métricas, o que pode resultar em dúvida quanto à sua aplicação. Ademais, a manutenção da segregação pode gerar distorção em aeroportos em que o percentual de passageiros internacionais é muito baixo. Assim, sugere-se o agrupamento dessas métricas para que se avalie a quantidade de passageiros atendidos por ponte de embarque de forma global. Por fim, a inclusão de bônus aumentaria o incentivo para o operador aeroportuário melhorar a eficiência na prestação do seu serviço, o que resultaria na melhoria da prestação do serviço tanto aos passageiros quanto às empresas aéreas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5067
Sugere-se que, entre os riscos do Poder Concedente previstos no Item 5.2, seja incluído o seguinte: "5.2.15. quaisquer impactos financeiros adversos suportados pela Concessionária relacionados ao cumprimento de obrigações instituídas por atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, editados após a publicação do Edital."
JUSTIFICATIVA
A viabilidade do investimento é analisada pelos proponentes levando-se em consideração as obrigações que lhes serão impostas, quando concessionária, previstas na legislação e na regulamentação em vigor no momento da elaboração da proposta. Considerando a imprevisibilidade da edição de atos normativos e legislativos, bem como a possibilidade de que futuras obrigações por eles impostas onerem demasiadamente os encargos contratuais (ambientais, de ruídos, regulatórios, operacionais etc.), é necessária a definição de que alterações normativas ou legislativas que resultem em impacto econômico adverso para a Concessionária devam constituir risco suportado pelo Poder Concedente e, portanto, ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão na medida do impacto produzido.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5068

Em voos domésticos, a inspeção de bagagens é realizada pelas empresas aéreas, de maneira que a responsabilidade da Concessionária deve se limitar a disponibilizar a infraestrutura necessária para a tarefa, mas não pela tarefa em si, que é realizada por terceiro (empresa aérea).

JUSTIFICATIVA

A Concessionária não pode ser responsabilizada por tarefa que não é realizada por ela.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto, ou seja, a responsabilidade pela realização da inspeção de segurança é do operador aéreo, conforme previsto na regulamentação do tema. Cabe destacar que o RBAC 107 da ANAC, parágrafo 107.231, estabelece mecanismos para que o operador do aeródromo estabeleça solução para realização de inspeção de segurança em sistemas automatizados.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5069
<p>Sugerimos a inclusão de subitem no item 5.2.14 a fim de que seja definido o conceito de passivos ambientais conhecidos pela Concessionária, conforme abaixo: "5.2.14.2. Entende-se por passivo ambiental que não seja conhecido até a data de publicação do edital do leilão todo e qualquer passivo ambiental que não tenha sido informado por meio do Edital, do Contrato de Concessão ou dos documentos disponibilizados aos Proponentes através do data room." Nesse mesmo sentido, sugere-se que a cláusula 5.4.20 seja alterada conforme abaixo: "5.4.20. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, exceto por aqueles não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital, cuja definição é dada pela Cláusula 5.2.14.2."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A justificativa para a alteração é que a Concessionária não pode responder por danos ambientais gerados quando ainda não assumiu a operação do aeroporto, dos quais não tenha efetivo conhecimento. Isso porque não é razoável atribuir-se à Concessionária a responsabilidade por fatos ocorridos antes da assunção do Complexo Aeroportuário, tanto pela falta de ingerência da Concessionária nas atividades do Aeroporto antes da Fase I-B, quanto pela falta de conhecimento integral da Concessionária a respeito dos fatos que originaram tais danos. Nesse sentido, caso a Concessionária venha a arcar com danos ambientais gerados antes do início do Estágio 3 da fase I-A, será necessária a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5071

Pedimos a gentileza de esclarecer se o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI é o único benefício fiscal que deve ser desconsiderado.

JUSTIFICATIVA

O presente esclarecimento deve ser fornecido a fim de que as propostas dos licitantes levem em consideração as mesmas premissas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as cláusulas relativas ao REIDI foram alteradas, de modo que o contrato será reequilibrado, em favor do Poder Concedente e via alteração nas tarifas, em caso de concessão deste benefício.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5072
<p>Sugere-se que o item 5.4.2 seja alterado para prever expressamente que os riscos suportados pela Concessionária nele previstos não incluem os custos relacionados aos equipamentos utilizado nos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto (previstos no item 3.2 do PEA), nos seguintes termos: "5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...) 5.4.2. investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos, exceto equipamentos relativos aos serviços e facilidades previstos nos itens 3.2.1 a 3.2.6 do PEA;"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com o item 3.2 do PEA, não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, os quais constituem atribuição exclusiva do Poder Público. Dessa forma, é necessário que o contrato preveja expressamente que a Concessionária não deve suportar quaisquer investimentos, custos ou despesas relacionados aos equipamentos relativos aos serviços e facilidades previstos nos itens 3.2.1 a 3.2.6 do PEA, ou que não são ou não formarão parte dos ativos da concessão e que estarão sob responsabilidade exclusiva do Poder Público.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5073
Sugerimos a exclusão da cláusula 6.18 do Contrato de Concessão e do item 4.1 do Apêndice B do PEA. Caso tais alterações não sejam implementadas, sugere-se a inclusão do seguinte subitem no item 5.2: "5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato: (...) atualização dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA, que causem impacto econômico adverso na Concessionária."
JUSTIFICATIVA
A presente sugestão visa introduzir critérios contratuais mais transparentes e previsíveis, por meio da delimitação do risco ao qual o futuro concessionário estará exposto. Entendemos que os parâmetros da concessão definidos no PEA devem permanecer inalterados por todo o prazo da concessão, sem a possibilidade de alteração pelo Poder Concedente. Subsidiariamente, caso as disposições contratuais que preveem a alteração dos parâmetros da concessão não sejam excluídas, é necessária a previsão expressa de que o risco decorrente da alteração de tais parâmetros será suportado pelo Poder Concedente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi rejeitada. Entretanto vale observar que o item 6.18 do Contrato foi ajustado, indicando que a alteração dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão respeitará a alocação de riscos do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5074
Sugerimos excluir integralmente o Anexo 21.
JUSTIFICATIVA
<p>O Anexo 21 - Requisitos do Estatuto Social somente fazia sentido quando a Infraero era acionista da Concessionária. Não há fundamento a Administração Pública fixar condições mínimas de gestão da concessionária, como por exemplo, que o Conselho de Administração tenha no mínimo 5 membros, que seja previsto direito de tag along. Tais questões são inerentes à administração interna da Concessionária e não devem ter qualquer ingerência por parte da ANAC. Por isso, tal anexo deve ser integralmente excluído do edital.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5075
Sugerimos a exclusão da cláusula 6.18 do Contrato de Concessão e do item 4.1 do Apêndice B do PEA. Caso tais alterações não sejam implementadas, sugere-se a inclusão do seguinte subitem no item 5.2: "5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato: (...) atualização dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA, que causem impacto econômico adverso na Concessionária."
JUSTIFICATIVA
A presente sugestão visa introduzir critérios contratuais mais transparentes e previsíveis, por meio da delimitação do risco ao qual o futuro concessionário estará exposto. Entendemos que os parâmetros da concessão definidos no PEA devem permanecer inalterados por todo o prazo da concessão, sem a possibilidade de alteração pelo Poder Concedente. Subsidiariamente, caso as disposições contratuais que preveem a alteração dos parâmetros da concessão não sejam excluídas, é necessária a previsão expressa de que o risco decorrente da alteração de tais parâmetros será suportado pelo Poder Concedente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi rejeitada. Entretanto vale observar que o item 6.18 do Contrato foi ajustado, indicando que a alteração dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA respeitará a alocação de riscos do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5076
Sugere-se alterar a redação do item 6.2.1 para incluir a previsão de que o pagamento da remuneração à entidade organizadora do leilão poderá ser efetuado tanto pela Adjudicatária quanto pela Concessionária, nos seguintes termos: "6.2.1. O recolhimento, pela Adjudicatária ou pela Concessionária, da remuneração à (entidade organizadora do leilão), no valor de R\$ __ (__) por Aeroporto."
JUSTIFICATIVA
A alteração proposta visa deixar claro que o pagamento em questão poderá ser realizado tanto pela Adjudicatária quanto pela Concessionária. Note-se que, embora nos editais de concessão aeroportuária anteriores a obrigação de pagamento pela adjudicatária fizesse sentido para evitar que a Infraero arcasse com o custo dos estudos - já que era sócia da concessionária -, no presente leilão essa exigência não faz mais sentido, devendo ser facultado o pagamento pela Concessionária. Observe-se, ainda, que a presente sugestão se coaduna com o item 6.2.2, que permite expressamente que o pagamento à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental seja feito pela Adjudicatária ou pela Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5077
Sugerimos a alteração do item 6.27.4, no seguinte sentido: "6.27.4. a ANAC estabelecerá valor de referência a ser considerado para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sendo certo que será levado em consideração para tanto o valor de mercado dos investimentos."
JUSTIFICATIVA
A revisão extraordinária deve levar em consideração os custos efetivos arcados pela Concessionária em virtude dos investimentos adicionais, segundo o valor de mercado apurado por ocasião de tais investimentos. A desconsideração dos custos efetivos nessa hipótese pode levar à mera revisão virtual da concessão e comprometer os resultados da Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Esclarece-se que caso a Agência opte por estabelecer valor diverso ao apresentado pela Concessionária a decisão será motivada, contudo o estabelecimento do valor compete à Agência.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5078
Sugere-se a alteração do item 6.9 do PEA para que se passe a prever que o Fator X terá valor igual a zero nos 10 (dez) primeiros anos da Concessão, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato, sendo revisto a cada período de 5 (cinco) anos.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que o Fator X deve ser empregado como ferramenta de compartilhamento de ganhos de eficiência, de maneira razoável e equilibrada, sem que resulte na alocação de risco excessivo para os investidores. A sugestão de adoção do prazo de revisão de 5 (five) anos se justifica pela necessidade de compatibilizar a incidência do impacto de uma nova revisão do Fator X com o fechamento estimado do ciclo financeiro da Concessionária, garantindo nesse período a estabilidade necessária para que a Concessionária se financie.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5079
Sugere-se a inclusão de regra no sentido de que a Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga na Data de Eficácia do Contrato, nos seguintes termos: "4.22.2. A Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga pela Concessionária na Data de Eficácia do Contrato."
JUSTIFICATIVA
Considerando que para a Data de Eficácia do Contrato de Concessão é necessário que a ANAC realize a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e emita a Ordem de Serviço, não se pode exigir o pagamento da Contribuição Fixa Inicial antes de tais atos, sob pena de a Concessionária realizar um pagamento relevante e poder ter um contrato que não se torna eficaz por atos alheios à sua vontade. Por isso, a sugestão é que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial só seja realizado após a realização de todos os atos de competência da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada. Ressalta-se, ademais, que a adjudicação do objeto do leilão e a respectiva assinatura do contrato de concessão são suficientes a gerar determinados efeitos jurídicos.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5080
Sugere-se a alteração do item 6.9 do Contrato de Concessão para que se passe a prever que o Fator X terá valor igual a zero nos 10 (dez) primeiros anos da Concessão, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato, sendo revisto a cada período de 5 (cinco) anos.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que o Fator X deve ser empregado como ferramenta de compartilhamento de ganhos de eficiência, de maneira razoável e equilibrada, sem que resulte na alocação de risco excessivo para os investidores. A sugestão de adoção do prazo de revisão de 5 (five) anos se justifica pela necessidade de compatibilizar a incidência do impacto de uma nova revisão do Fator X com o fechamento estimado do ciclo financeiro da Concessionária, garantindo nesse período a estabilidade necessária para que a Concessionária se financie.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5081
Sugerimos que o conceito de "Empresa Líder do Consórcio" expresso no item 1.1.23 seja alterado para refletir a possibilidade de fundos de investimentos brasileiros exercerem a liderança de consórcios, nos seguintes termos: "1.1.23. Líder do Consórcio: pessoa jurídica ou fundo de investimento indicado pela Proponente participante do certame na qualidade de consorciado, responsável perante o Poder Concedente pelo cumprimento das obrigações da Proponente contidas neste Edital, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas;"
JUSTIFICATIVA
Nos termos do parágrafo primeiro do artigo 33 da Lei 8.666/93, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá obrigatoriamente à empresa brasileira. Considerando que o edital é omissivo quanto a eventual consórcio de empresa estrangeira com fundos de investimento brasileiros, entende-se que os fundos de investimento brasileiros poderiam ser líderes do consórcio. Nesse sentido, é necessária a alteração do conceito de "Empresa Líder do Consórcio" para "Líder do Consórcio", modificando-se a sua definição para incluir fundos de investimentos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5083
Sugere-se a exclusão do item 6.15.2.
JUSTIFICATIVA
A metodologia de cálculo dos Fatores X e Q não pode sob qualquer circunstância ser alterada diante o prazo da concessão. Tal possibilidade de alteração gera insegurança jurídica e torna inviável o planejamento econômico-financeiro da Concessionária, razão pela qual o item 6.15.2 deve ser excluído.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5084
<p>Sugere-se que sejam estabelecidos no Contrato de Concessão parâmetros transparentes para a definição do Fator X através da publicação de norma pela ANAC que preveja as regras aplicáveis a todo o período da concessão. Adicionalmente, sugere-se a alteração do item 6.19 do Contrato de Concessão para que passe a prever que o Fator X estará limitado, durante todo o período da concessão, 5% (cinco por cento), calculado para cada período de revisão de cinco anos (aproximadamente um por cento ao ano), e a 25% (vinte e cinco por cento) para o prazo total da concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Fator X, caso fixado em patamar superior a 5% (cinco por cento), calculado em cada período de revisão de 5 anos (aproximadamente um por cento ao ano), e a 25% (vinte e cinco por cento) para o prazo total da concessão, potencialmente tornará a concessão economicamente inviável. A presente sugestão visa assegurar estabilidade e previsibilidade nos resultados da Concessionária, assegurando que o impacto do Fator X seja produzido em intervalos mais largos. Dada a relevância da definição do Fator X para a atratividade dos empreendimentos, é essencial que o Poder Concedente assegure mecanismos de definição do Fator X de modo transparente, garantindo a devida previsibilidade, através da publicação de regras pela ANAC que prevejam a disciplina do Fator X aplicável a todo o período da concessão. Entendemos que o Fator X deve ser empregado como ferramenta de compartilhamento de ganhos de eficiência, de maneira razoável e equilibrada, sem que resulte na alocação de risco excessivo para os investidores. Essa sugestão é crucial para garantir estabilidade, financiamento junto a instituições financeiras e evitar mudanças drásticas que poderiam ameaçar a viabilidade do projeto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência</p>

Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5085
Incluir cláusula no edital que admita expressamente que, na hipótese de consórcio entre empresas estrangeiras e fundos de investimentos brasileiros, a liderança poderá ser exercida por fundos de investimento brasileiros.
JUSTIFICATIVA
Nos termos do parágrafo primeiro do artigo 33 da Lei 8.666/93, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá obrigatoriamente à empresa brasileira. Considerando que o edital é omissivo quanto a eventual consórcio de empresa estrangeira com fundos de investimento brasileiros, entende-se que os fundos de investimento brasileiros poderiam ser líderes do consórcio. Assim, o edital deve ser expresso quanto a tal hipótese para permitir a liderança por fundos de investimento brasileiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5086
<p>Sugerimos a alteração da Cláusula 6.34 no sentido de limitar a duração do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, nos seguintes termos: "6.34. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo, não podendo extrapolar o prazo de 210 (duzentos e dez) dias, em qualquer caso." Adicionalmente, sugerimos a inclusão de cláusula que defina a consequência da não observância do prazo máximo para conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Embora o Contrato de Concessão fixe o prazo máximo do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em 180 dias, a previsão de que tal prazo poderá ser prorrogado indefinidamente torna inócuo a limitação da duração deste processo. Nesse sentido, é necessário estabelecer o prazo máximo para a conclusão do procedimento, incluindo eventuais prorrogações. Além disso, caso não seja prevista consequência prática decorrente do não cumprimento desta regra, não haverá qualquer incentivo para a observância de tal prazo, de modo que, também sob esse aspecto, tal regra será inócua.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias não são suficientes para que a ANAC verifique os valores pleiteados. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, considerando a necessidade de aprovação dos valores de reequilíbrio pela diretoria e, ainda, o envolvimento da Secretária de Aviação</p>

Civil antes da conclusão do processo de Revisão Extraordinária, quando este culmina na alteração da contribuição fixa, fica clara a necessidade da possibilidade de prorrogação, desde que devidamente justificada.

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5087

Sugere-se a inclusão de cláusula no Item 7 do PEA uma das seguintes propostas: "O início da contagem da Fase I-B mencionada no item 7.1 fica condicionado à completa disponibilização do acesso rodoviário ao sítio aeroportuário pelo Poder Público." OU alternativamente, sugere-se a alteração do item 5.2.3.1 do Contrato de Concessão, aplicável exclusivamente ao contrato do Aeroporto Hercílio Luz: "5.2.3.1. configura a hipótese de que trata o item 5.2.3 a não disponibilização pelo Poder Público, após 26 (vinte e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, caso em que a Concessionária fará jus ao pagamento de []% das receitas anuais por cada dia de atraso na entrega da referida via."

JUSTIFICATIVA

A ausência de um acesso viário pode causar, adicionalmente às restrições operacionais, perda de receitas, custos operacionais mais altos, necessidade de investimentos adicionais, Quaisquer dessas situações poderia levar não apenas a impactos financeiros negativos na Concessionária, mas até mesmo ao descumprimento no financiamento obtido para a construção do prédio do novo terminal. Essas perdas da Concessionária podem ser em valor bastante significativo e que podem exceder substancialmente as "restrições operacionais" mencionadas na redação proposta. A justificativa para essa sugestão reside no fato de que o impacto financeiro causado pela ausência da via de acesso em questão seria de difícil comprovação e cálculo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão. A fixação de compensação diária no Contrato, por sua vez, constitui parâmetro objeto, afastando incertezas quanto aos critérios utilizados para a aferição dos prejuízos financeiros suportados pela Concessionária. Adicionalmente, note-se que a definição contratual do valor da indenização a que fará jus a Concessionária proporciona segurança e previsibilidade ao Poder Concedente, tendo em vista que a os prejuízos advindos da ausência do acesso ao Terminal podem ser incalculáveis. Dessa

forma, a alternativa proposta é aquela que melhor atende ao interesse público.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5088
<p>Sugerimos a alteração da Cláusula 10.2 nos seguintes termos: "Após 5 (cinco) e antes dos 10 (dez) primeiros anos do prazo da Concessão, contados da Data de Eficácia, a transferência de ações de propriedade do Operador Aeroportuário, ou qualquer outra operação, que implique redução de sua participação societária na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento), somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação, inclusive técnica, observado o item 10.5." "Após os 10 (dez) primeiros anos do prazo da Concessão, contados da Data de Eficácia, a Concessionária está dispensada da obrigação de manter qualquer porcentagem de suas ações sob a titularidade do Operador Aeroportuário."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As regras propostas a respeito da participação do operador aeroportuário na Concessionária consubstanciam severa e infundada restrição aos negócios da Concessionária. Com efeito, não há razão para que durante todo o prazo da concessão o Operador Aeroportuário detenha participação mínima na Concessionária, visto que ao longo da operação do Complexo Aeroportuário a própria Concessionária acumulará experiência suficiente para, sob a sua exclusiva gestão, operar a concessão, sem a necessidade de apoio operacional de seus acionistas para a condução de suas atividades. Além disso, não haveria qualquer prejuízo ao serviço se, mediante anuência prévia do Poder Concedente, fosse substituído o Operador Aeroportuário por outro com igual ou superior qualificação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5089

Sugere-se a inclusão de cláusula no Item 7 do PEA uma das seguintes propostas: "O início da contagem da Fase I-B mencionada no item 7.1 fica condicionado à completa disponibilização do acesso rodoviário ao sítio aeroportuário pelo Poder Público." OU alternativamente, sugere-se a alteração do item 5.2.3.1 do Contrato de Concessão, aplicável exclusivamente ao contrato do Aeroporto Hercílio Luz: "5.2.3.1. configura a hipótese de que trata o item 5.2.3 a não disponibilização pelo Poder Público, após 26 (vinte e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, caso em que a Concessionária fará jus ao pagamento de []% das receitas anuais por cada dia de atraso na entrega da referida via."

JUSTIFICATIVA

A ausência de um acesso viário pode causar, adicionalmente às restrições operacionais, perda de receitas, custos operacionais mais altos, necessidade de investimentos adicionais, Quaisquer dessas situações poderia levar não apenas a impactos financeiros negativos na Concessionária, mas até mesmo ao descumprimento no financiamento obtido para a construção do prédio do novo terminal. Essas perdas da Concessionária podem ser em valor bastante significativo e que podem exceder substancialmente as "restrições operacionais" mencionadas na redação proposta. A justificativa para essa sugestão reside no fato de que o impacto financeiro causado pela ausência da via de acesso em questão seria de difícil comprovação e cálculo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão. A fixação de compensação diária no Contrato, por sua vez, constitui parâmetro objeto, afastando incertezas quanto aos critérios utilizados para a aferição dos prejuízos financeiros suportados pela Concessionária. Adicionalmente, note-se que a definição contratual do valor da indenização a que fará jus a Concessionária proporciona segurança e previsibilidade ao Poder Concedente, tendo em vista que a os prejuízos advindos da ausência do acesso ao Terminal podem ser incalculáveis. Dessa

forma, a alternativa proposta é aquela que melhor atende ao interesse público.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5090

Com relação ao procedimento de consulta previsto no Capítulo XV do Contrato, apresentamos as seguintes sugestões: 1. Estabelecer mecanismos de indenização à Concessionária pelas partes interessadas relevantes, caso tais partes abusem do direito de serem consultadas e causem prejuízos à Concessionária com comportamentos e exigências desarrazoadas, devendo a ANAC, nesses casos, intervir no processo de consulta e impor a devida compensação pela parte interessada consultada; e 2. Mediante requerimento, a Concessionária poderá fornecer informações necessárias ao planejamento das partes interessadas, limitadas a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os 5 (cinco) anos subsequentes. Entretanto, sob nenhuma circunstância, a Concessionária deve ser obrigada a fornecer o PGI integralmente a terceiras partes.

JUSTIFICATIVA

Embora concordemos com a existência do procedimento de consulta às partes interessadas relevantes, as regras estabelecidas no Capítulo XV do Contrato de Concessão devem ser revistas para que sejam introduzidas obrigações às partes interessadas relevantes que tornem o procedimento de consulta equilibrado e previna a adoção de comportamentos oportunistas prejudiciais à Concessionária e ao serviço concedido. Com efeito, é necessário que sejam estabelecidas regras claras pelas quais comportamentos desarrazoados das partes interessadas relevantes, omissivos ou comissivos, capazes de causar prejuízos à concessionária, sejam reprimidos pela ANAC e ensejem o pagamento de indenização. Adicionalmente, a divulgação de informações às partes interessadas relevantes no âmbito do procedimento de consulta é aceitável desde que mediante requerimento e limitada a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os 5 (cinco) anos subsequentes. Tais informações e documentos passíveis de divulgação não devem incluir, em nenhuma hipótese, o PGI integral, que é um documento sensível e deve ser

de conhecimento, no limite, do ente regulador. Sua apresentação à ANAC reveste-se de confidencialidade, na medida em que contém informações críticas que podem comprometer a competitividade do aeroporto. Frise-se que o PGI inclui informações para 30 anos, o que é muito mais do que as partes interessadas e companhias aéreas possam precisar para seu planejamento.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5091
Sugere-se que o item 5.4 do PEA seja editado, para que passe a prever o Aeroporto deverá seguir as melhores práticas adotadas em aeroportos de tamanho, número de passageiros, composição e localização equivalentes.
JUSTIFICATIVA
O item 6.7 do PEA comporta interpretações diversas e abre espaço para questionamentos futuros quanto aos efetivos parâmetros de qualidade a serem cumpridos pela Concessionária. Dessa forma, tal item deve prever que o padrão das operações dos aeroportos seguirá aqueles adotados em aeroportos internacionais equivalentes, garantindo, assim, a qualidade do serviço concedido.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece e informa que a contribuição foi parcialmente aceita. O item 6.7 do PEA foi ajustado prevendo que deverão ser incorporadas as melhores práticas internacionais em edificação similares.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5092
Itens 7.1, 7.4, 7.8 e 7.16 - Sugerimos a ampliação do prazo de conclusão das obras de 26 para 30 (meses).
JUSTIFICATIVA
O período de 26 meses para a construção mostra-se demasiadamente curto. Desta forma, o prazo final de conclusão das obras deve ser ampliado para 30 meses. A não ampliação do prazo para 30 meses pode trazer prejuízos substanciais na qualidade da infraestrutura em razão do apressamento das obras. O prazo exíguo também acarreta na ampliação dos custos da obra, reduzindo, por consequência, o valor da outorga.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Vinci Partners e Zurich Airport International AG

CONTRIBUIÇÃO Nº 5093

Item 4.1 - Sugere-se que os itens que preveem que caberá à Concessionária tomar todas as medidas necessárias à imissão de posse nas áreas ocupadas por terceiros, integrantes do complexo aeroportuário e descritas ao longo dos itens 4.1.4 e 4.1.8 do PEA sejam alterados a fim de refletir que as ações a serem suportadas pela Concessionária limitam-se às consideradas estritamente necessárias para o cumprimento dos investimentos obrigatórios do PEA. Para as demais ações que a Concessionária arcar a pedido do Poder Público, caberá aplicação de mecanismos de compensação.

JUSTIFICATIVA

Considerando a imprevisibilidade dos gastos relacionados a toda e qualquer ação exigida para a imissão de posse nas áreas ocupadas por terceiros, a alteração sugerida evitaria ônus excessivo da Concessionária, garantindo a viabilidade do negócio e a segurança jurídica. O planejamento eficiente para realização das desapropriações pela Concessionária requer previsibilidade quanto aos terrenos a serem expropriados e suas condições. A falta de informações e certeza quanto ao limite da responsabilidade da Concessionária impede que os Proponentes elaborem suas propostas de maneira equânime e adequada.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, devendo tal risco ser por ela suportado. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá da forma como já disposta no item 2.5 da minuta de Contrato, parte do Edital. Ademais, é obrigação da Concessionária, nos termos do item 3.1.50, "manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação

das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros".

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5094
<p>A cláusula 5.2.10 prevê como risco do Poder Concedente qualquer atraso na obtenção das autorizações, licenças e permissões federais. Nossa sugestão é a de que seja também considerado risco do Poder Concedente o atraso na emissão de licenças, autorizações e permissões estaduais e municipais. Neste caso, a cláusula 5.4.15 deve ser alterada para incluir a referência aos entes estaduais e municipais. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em Excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que a Concessionária não pode assumir riscos que não estão sob seu controle, como a demora na emissão de licenças, autorizações e permissões de autoridades públicas estaduais e municipais que não seja causada por falta de documentos e informações. Por exemplo, no caso específico de Salvador a não obtenção de autorizações complexas em órgãos estaduais e municipais atrasará ou impedirá a construção da 2ª. pista, não sendo possível atribuir tal risco à Concessionária. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a</p>

audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Vinci Partners e Zurich Airport International AG
CONTRIBUIÇÃO Nº 5095
Solicitamos esclarecimento sobre se o prédio mencionado no item 4.1.3 do PEA será liberado pela ANAC sem quaisquer ônus e custos à Concessionária, permitindo que a Concessionária tenha todos os direitos de exploração e comercialização do ativo.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a Concessionária não será responsável pelos custos decorrentes da realocação de instalações relativa ao item 4.1.3, a ser realizada pela ANAC, e sobre a qual a Concessionária não tem qualquer ingerência.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não serão de responsabilidade da concessionária os custos relativos à disponibilização, pela ANAC, do prédio em questão.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.1
Sugestão de redação: 1.1.14. Contribuição Fixa: montante a ser pago pela Concessionária referente a valor resultante dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental EVTEA que leve a zero o resultado do fluxo de caixa, considerados os parâmetros estabelecidos, tais como o custo médio ponderado de capital, os investimentos, os custos operacionais, as receitas tarifárias e não tarifárias, os tributos, os seguros, os prazos e a forma de pagamento da outorga;
JUSTIFICATIVA
Utilizar claramente a definição dada pela Resolução no 5, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Não há na Resolução nº 5, de 13 de setembro de 2016, definição referente à Contribuição Fixa. A contribuição apresentou, na verdade, a definição da Resolução nº 6, de 13 de setembro de 2016 correspondente ao "valor mínimo de Contribuição Fixa ao Sistema":</p> <p>"Art. 5º - O valor mínimo de Contribuição Fixa ao Sistema a ser pago pela concessionária será o valor resultante dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA que leve a zero o resultado do fluxo de caixa, considerados os parâmetros estabelecidos, tais como o custo médio ponderado de capital, os investimentos, os custos operacionais, as receitas tarifárias e não tarifárias, os tributos, os seguros, os prazos e a forma de pagamento da outorga definidos nesta Resolução."</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.2
Nova redação: 1.1.15. Contribuição Fixa Inicial: montante inicial a ser pago pela Concessionária, correspondente a 10% (dez por cento) do valor mínimo da Contribuição Fixa, acrescido de eventual ágio oferecido no certame, na data de assinatura do contrato;
JUSTIFICATIVA
Utilizar claramente a definição dada pela Resolução no 5, de 13 de setembro de 2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e propor a redução de 25% para 10% a Contribuição Fixa Inicial. O pagamento upfront de 25% representará um desembolso de caixa muito elevado para todos os grupos econômicos, num momento de economia em crise e com o mercado de financiamento bastante restrito. Fora isso, existem ainda todos os custos para a elaboração de proposta e garantias que devem ser pagos pelos proponentes. Reduzir para 10% o montante de Contribuição Fixa Inicial vai melhorar a equação financeira dos grupos participantes a curto, médio e longo prazos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Conforme o § 1º do art. 5º da Resolução nº 5, de 13 de setembro de 2016: § 1º - As concessionárias deverão realizar o pagamento de vinte e cinco por cento do valor mínimo da Contribuição Fixa, acrescido de eventual ágio oferecido no certame, a título de Contribuição Fixa Inicial, na data de assinatura do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.3
Eliminar o item 1.1.48
JUSTIFICATIVA
Essa definição não indica alinhamento com o estabelecido na Resolução no 5, de 13 de setembro de 2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e é dispensável tendo em vista a definição de Contribuição Fixa.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a definição em questão é necessária para que seja possível calcular o Valor Global de Contribuição Fixa. Segundo o item 1.1.49, o Valor Global de Contribuição Fixa corresponde ao "somatório do Valor de Contribuição Fixa da Proponente Titular de cada Aeroporto, observadas as regras da Sessão Pública de Leilão".

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.4
Item 4.23 - Atualizar valores
JUSTIFICATIVA
<p>Se propõe a revisão do valor mínimo do Aeroporto Florianópolis, tendo em vista que na análise de precificação do ativo constante do EVTEA se considerou as fundações do novo terminal que seria construído pelo operador atual desse Aeroporto já instaladas parcialmente, entretanto, o projeto dessas fundações não atendem ao item 7.1 do PEA e, assim, deverão ser desconsiderados, tendo vista que a futura Concessionária será obrigada a demolir para garantir que seu anteprojeto atenda a referida exigência do PEA. Ainda, a precificação do ativo constante do EVTEA não se considerou todos os valores para a recomposição dos passivos ambientais já de conhecimento conforme indicado no EVTEA.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Adicionalmente, cumpre ressaltar que os valores constantes dois itens 4.23 e 4.24 estão devidamente atualizados de acordo com as versões finais do EVTEA.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.5
Item 4.24 - Atualizar valores
JUSTIFICATIVA
<p>Se propõe a revisão do valor mínimo do Aeroporto Florianópolis, tendo em vista que na análise de precificação do ativo constante do EVTEA se considerou as fundações do novo terminal que seria construído pelo operador atual desse Aeroporto já instaladas parcialmente, entretanto, o projeto dessas fundações não atendem ao item 7.1 do PEA e, assim, deverão ser desconsiderados, tendo vista que a futura Concessionária será obrigada a demolir para garantir que seu anteprojeto atenda a referida exigência do PEA. Ainda, a precificação do ativo constante do EVTEA não se considerou todos os valores para a recomposição dos passivos ambientais já de conhecimento conforme indicado no EVTEA.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Adicionalmente, cumpre ressaltar que os valores constantes dois itens 4.23 e 4.24 estão devidamente atualizados de acordo com as versões finais do EVTEA.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.6
Incluir a seguinte redação: EBITDA: Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga Fixa e Variável)
JUSTIFICATIVA
Inserir na Seção I – Das definições a Definição de EBITDA, pois não era citada, o EBITDA não era utilizado até então para nenhum cálculo ligado ao Edital/Contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.7
Nova redação: 1.1.14. Contribuição Fixa: montante a ser pago pela Concessionária referente a valor resultante dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental EVTEA que leve a zero o resultado do fluxo de caixa, considerados os parâmetros estabelecidos, tais como o custo médio ponderado de capital, os investimentos, os custos operacionais, as receitas tarifárias e não tarifárias, os tributos, os seguros, os prazos e a forma de pagamento da outorga;
JUSTIFICATIVA
Utilizar claramente a definição dada pela Resolução no 5, de 13 de setembro de 2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Não há na Resolução nº 5, de 13 de setembro de 2016, definição referente à Contribuição Fixa. A contribuição apresentou, na verdade, a definição da Resolução nº 6, de 13 de setembro de 2016 correspondente ao "valor mínimo de Contribuição Fixa ao Sistema":</p> <p>"Art. 5º - O valor mínimo de Contribuição Fixa ao Sistema a ser pago pela concessionária será o valor resultante dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA que leve a zero o resultado do fluxo de caixa, considerados os parâmetros estabelecidos, tais como o custo médio ponderado de capital, os investimentos, os custos operacionais, as receitas tarifárias e não tarifárias, os tributos, os seguros, os prazos e a forma de pagamento da outorga definidos nesta Resolução."</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.8
Nova redação: 1.1.15. Contribuição Fixa Inicial: montante inicial a ser pago pela Concessionária, correspondente a 10% (dez por cento) do valor mínimo da Contribuição Fixa, acrescido de eventual ágio oferecido no certame, na data de assinatura do contrato;
JUSTIFICATIVA
Utilizar claramente a definição dada pela Resolução no 5, de 13 de setembro de 2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e propor a redução de 25% para 10% a Contribuição Fixa Inicial. O pagamento upfront de 25% representará um desembolso de caixa muito elevado para todos os grupos econômicos, num momento de economia em crise e com o mercado de financiamento bastante restrito. Fora isso, existem ainda todos os custos para a elaboração de proposta e garantias que devem ser pagos pelos proponentes. Reduzir para 10% o montante de Contribuição Fixa Inicial vai melhorar a equação financeira dos grupos participantes a curto, médio e longo prazos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Conforme o § 1º do art. 5º da Resolução nº 5, de 13 de setembro de 2016: § 1º - As concessionárias deverão realizar o pagamento de vinte e cinco por cento do valor mínimo da Contribuição Fixa, acrescido de eventual ágio oferecido no certame, a título de Contribuição Fixa Inicial, na data de assinatura do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.9
Nova redação: 2.5. Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias conforme listadas pela gestão Local da INFRAERO em documento específico a constar da documentação técnica do aeroporto, ou posteriores, serão de integral responsabilidade da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Os riscos relacionados a essa responsabilidade não são facilmente mensurados pelos estudos prévios ou pelos levantamentos decorrentes de visitas técnicas. Tais áreas devem estar listadas pelo atual operador em documento específico ou no respectivo EVTEA. Desta forma, se propõe alterar o texto para garantir que esse risco não ficará imputado à Concessionária caso os bens (e as áreas onde estejam) a serem removidos não sejam listados pelo atual operador em documento específico ou não estejam indicados no respectivo EVTEA.
RESPOSTA DA ANAC
Ressalta-se que essa questão já foi objeto de esclarecimento por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos: “A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.”

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.10
Nova redação: 2.6. Serão, ainda, de integral responsabilidade da Concessionária, a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas do sítio aeroportuário listadas pela gestão Local da INFRAERO em documento específico a constar da documentação técnica do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
Os riscos relacionados a essa responsabilidade não são facilmente mensurados pelos estudos prévios ou pelos levantamentos decorrentes de visitas técnicas. Tais áreas devem estar listadas pelo atual operador em documento específico ou no respectivo EVTEA. Desta forma, se propõe alterar o texto para garantir que esse risco não ficará imputado à Concessionária caso os bens (e as áreas onde estejam) a serem removidos não sejam listados pelo atual operador em documento específico ou não estejam indicados no respectivo EVTEA.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.11
Nova redação: 2.13. A Contribuição Fixa Inicial, decorrente da oferta realizada no Leilão, corresponde a.
JUSTIFICATIVA
Acompanha a justificativa do item 1.1.15, ajustando a proporção de contribuição inicial e anual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Conforme o § 1º do art. 5º da Resolução nº 5, de 13 de setembro de 2016: § 1º - As concessionárias deverão realizar o pagamento de vinte e cinco por cento do valor mínimo da Contribuição Fixa, acrescido de eventual ágio oferecido no certame, a título de Contribuição Fixa Inicial, na data de assinatura do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.12
(Vide Carta s/n - texto longo)
JUSTIFICATIVA
Se propõe nova metodologia para cálculo da amortização anual da Contribuição Fixa, que deixaria de ser linear, como é hoje e como está na minuta do Edital/Contrato para as novas concessões, e passaria ser vinculada a aspectos operacionais, acompanhando a curva de crescimento do negócio. Para tanto, é utilizada a ponderação, em igual proporção, de dois indicadores: Curva de Passageiros e Resultado EBITDA (Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. As parcelas da contribuição fixa estabelecidas de acordo com as regras definidas na Resolução nº 05/2016 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República devem ser reajustadas de acordo com regras objetivas.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.13
Exclusão do item 2.30 e seus subitens.
JUSTIFICATIVA
As cláusulas criam uma carga exorbitante de burocracia, pois o processo inclui registro de tudo, em especial, das contribuições e das justificativas de aceitação ou rejeição. Ademais, as grandes diferenças entre os modelos de operação e os planos de negócios de cada operador aéreo pode inviabilizar a busca de um consenso quanto as discordâncias, necessidades e anseios quanto ao anteprojeto, sendo um obstáculo para o cumprimento do cronograma de ampliações que são mandatórias na Fase I-B.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.14
Nova redação: 2.32 (2.48). No prazo de 30 (trinta) dias do recebimento a ANAC fará a análise do Anteprojeto e emitirá parecer de não objeção que permitirá o início das obras. A não objeção ao Anteprojeto pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no contrato, nos seus anexos, legislação e regulamentação do setor, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V, Seção I, deste Contrato.
JUSTIFICATIVA
Para deixar claro o “produto” e o objetivo da análise do Anteprojeto pela ANAC ao final do prazo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias por vezes mostram-se insuficientes para que a ANAC avalie adequadamente o anteprojeto. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, é importante ressaltar que independentemente de previsão contratual, toda decisão da Agência deve necessariamente ser fundamentada.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.15
Nova redação: 2.33 (e 2.49). A fim de se concluir o processo de aprovação do anteprojeto, a ANAC poderá solicitar à Concessionária, com base em parecer técnico após análise prévia, modelo de simulação computacional, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido, caso o anteprojeto apresentado não atenda o previsto na cláusula 2.33.
JUSTIFICATIVA
De forma a garantir a otimização, racionalidade financeira do processo de aprovação e desenvolvimento do anteprojeto e a devida justificação dos atos da Administração, sugere-se a modificação da cláusula para que conste a necessidade de a solicitação vir acompanhada de parecer técnico em que constem as premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido que não se encontra comprovado na documentação já em poder da Agência.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.16
Excluir o item 3.1.2
JUSTIFICATIVA
<p>A premissa de atenção aos prazos estabelecidos já tem seu objetivo atingido com a cláusula 3.1.1. A cláusula 3.1.2 gera insegurança jurídica uma vez que qualquer recomendação e observação (por exemplo, aquelas emanadas por ofício) passaria a ter um caráter mandatório que deve se restringir aos requisitos regulamentares. Tal segurança apenas é garantida pelo respeito à estrutura normativa da ANAC devidamente aprovada por sua diretoria colegiada. Logo, todas ações mandamentais devem estar baseadas em regulamentações e cláusulas contratuais, e não nos atos ordinários de fiscalização e acompanhamento do contrato.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.17
<p>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, exceto para contratos realizados a partir de 2016, de prazo de mais de 10 anos e acima de 2 milhões de reais;</p> <p>Ou</p> <p>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.</p> <p>3.1.7.1 Nos casos em que a contratação por cessão de espaços se der mediante adiantamento do valor de contrato, é resguardado o direito da Concessionária de requerer o valor proporcional ao período de cessão transcorrido na duração da vigência da concessão a título de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato.</p> <p>3.1.7.2 Para os contratos de cessão de longo prazo, com mais de 5 anos de suas vigências a serem transcorridos na vigência da concessão, a Concessionária poderá após o transcurso de tal prazo, mediante comunicação prévia, rescindir os mesmos, devendo as despesas com possíveis indenizações serem suportadas igualmente pela Concessionária e Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Essa cláusula é ampla e irrestrita devendo haver limitações para imputar a responsabilidade da Concessionária de sub-rogar integralmente contratos existentes. Contratos recentes e de longo prazo foram firmados pela Infraero mediante adiantamento de montante considerável. Tal fato causa enorme prejuízo à Concessionária que tem a perspectiva de recebimento de receitas não tarifárias prejudicada.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma

não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.18
<p>Nova redação:</p> <p>3.1.16. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das novas obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas respectivas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária;</p> <p>3.1.27. cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;</p> <p>3.1.27.1 Em caso de assunção emergencial de responsabilidade por condicionantes e medidas compensatórias por parte da Concessionária com fins de garantir licenciamento ambiental do empreendimento, garante-se esta o direito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É preciso fazer uma ressalva nestes itens para que as responsabilidades absorvidas pela Concessionária se refiram apenas às novas Licenças, ou seja, àquelas inerentes às obras e ampliações planejadas e a serem realizadas pela concessionária, restando claro que as condicionantes e medidas compensatórias referentes a instalações e licenças já emitidas e não cumpridas ou em vias de cumprimento ficam a cargo do Poder Concedente, e não serão repassadas à Concessionária. Em caso de assunção emergencial de responsabilidade por condicionantes e medidas compensatórias por parte da Concessionária com fins de garantir licenciamento ambiental do empreendimento, garante-se à SPE o direito de reequilíbrio econômico financeiro.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência</p>

Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.19
Nova redação: 3.1.19 ter assegurada a infraestrutura para garantir capacidade do sistema de pistas pela autoridade competente, conforme Anexo 10 – Capacidade do Sistema de Pistas
JUSTIFICATIVA
Essa cláusula conforme a redação original contraria o disposto na Introdução do Anexo 10, pois apresenta situação claramente inviável ao requerer que a Concessionária seja responsável por assegurar a capacidade de pista requerida pelo Contrato que está a cargo do Poder Público conforme deixa claro o referido Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.20
Excluir o item 3.1.40 e 2.5
JUSTIFICATIVA
<p>As desapropriações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações. A Concessionária não tem coercibilidade suficiente para realizar qualquer ação neste sentido, não sendo possível imputar essa responsabilidade à Concessionária. Assim se propõe eliminar o item 2.5.1 e suas cláusulas relacionadas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e destaca, inicialmente, que o item 2.5.1 foi retirado da minuta de contrato submetida à Audiência Pública n.º 24/2016, permanecendo apenas o item 2.5, que trata de desocupações no sítio aeroportuário.</p> <p>Sobre o item 3.1.40, informa-se que esta cláusula não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.21
Nova redação: 3.1.43.1. i. em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre os balancetes mensais analíticos dos três primeiros trimestres do exercício; e
JUSTIFICATIVA
A fim de otimizar e racionalizar o envio de informações à ANAC se sugere alterar a obrigação de entregar os balancetes do 4º trimestre no 45º dia, para entrega no dia 15 de maio junto com todo o pacote de informações contábeis anuais. A obrigação de entregar balancete do último trimestre no 45º dia após encerramento do exercício gera retrabalho, pois nesta data as Demonstrações Financeiras normalmente já estão em processo de auditoria ainda não concluída, e os dados enviados acabam sofrendo alterações e precisam ser reenviados em 15 de maio.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.22
Nova redação: (3.1.43.2) 3.1.46.2. anualmente, até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa de acordo com a legislação societária em vigor e o balancete do 4º trimestre do exercício anterior
JUSTIFICATIVA
Se sugere que seja exigido que a contabilidade siga a legislação societária vigente sem especificar no Contrato quais tipos de Demonstrações, pois, por exemplo, conforme a Lei das S/A, Art. 176, inciso V, a Demonstração de Valor Adicionado (DVA) é uma obrigação apenas para as companhias abertas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.23
Exclusão do item 3.1.43.4
JUSTIFICATIVA
<p>Se propõe a exclusão da cláusula considerando que pela materialidade e relevância da Contribuição Variável no resultado e no negócio das Concessionárias, as Auditorias necessariamente já testam este cálculo e o seu parecer já abrange também este item, dando o conforto necessário ao Poder Concedente sobre sua apuração. Quando se exige um parecer específico, o Poder Concedente está gerando aumento de custos para Concessionária, pois a empresa de Auditoria normalmente cobra à parte um parecer específico.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e reforça a necessidade da apresentação do parecer específico de auditoria independente sobre o cálculo da contribuição variável, tendo em vista sua relevância. Ademais, a referida cláusula permite, alternativamente, a inclusão de capítulo específico no parecer da auditoria das demonstrações contábeis, permitindo à concessionária optar pela alternativa menos onerosa.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.24
Nova redação: 3.1.50. manter a integridade da área do Aeroporto.
JUSTIFICATIVA
As desocupações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações, imputar essa responsabilidade à Concessionária não faz sentido. Assim, se propõe alterar o texto para que não seja imputada responsabilidade à Concessionária quanto a desocupações necessárias de terceiros, passando a responsabilidade de manter a integridade das áreas à Concessionária na medida em que forem entregues livres e desembaraçadas pelo Poder Público.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que o item 3.1.50 não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.25
Nova redação: 3.1.56.1. danos causados às obras, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior.
JUSTIFICATIVA
Propomos se excluir a exigência do limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, considerando que para as seguradoras, o Limite Máximo de Garantia (LMI) é livremente estipulado pelo próprio segurado, não sendo os riscos de perdas e/ou danos causados aos bens necessariamente obrigatório de 100% do valor em risco.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.26
Nova redação: 3.1.63. encaminhar à ANAC , em no máximo 10 dias antes de seu vencimento o Certificado da Seguradora que comprove e renovação das apólices dos seguros e em 15 dias após a emissão deste Certificado a cópia da nova Apólice de Seguros.
JUSTIFICATIVA
Se propõe que permaneça a alteração do prazo, mas que seja feita a inclusão da possibilidade de envio do certificado para comprovação da renovação antes de seu vencimento e logo após o envio da apólice, estipulando que o documento será enviado nos dois momentos para que não haja dúvida de interpretação sobre o que caracteriza a comprovação de renovação das apólices de seguros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.27
Nova redação: 3.1.69.1. renovar o prazo de validade das modalidades que se vencerem na vigência do Contrato, comprovando a sua renovação à ANAC em até 10 (dez)dias antes de seu termo final com o envio da Nova Apólice;
JUSTIFICATIVA
Se propõe alteração com o intuito de padronizar com prazo dos demais seguros, que de acordo com a cláusula 3.1.66 seria de 10 (dez) dias, sendo que no caso do Seguro Garantia de Execução do Contrato de Concessão a renovação e o envio da nova apólice devem acontecer concomitantemente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.28
Nova redação: 3.2.7. a seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento do Aeroporto, seguindo os padrões adotados pela ANAC e pela OACI quanto a inspeções e auditorias, que ocorrerão conforme previamente acordado com a Concessionária por inspetores de aviação civil utilizando de checklist fornecido e dentro de escopo e abrangência previamente definidos, culminando pelo envio do relatório de resultados contendo prazo para a Concessionária sanar as discrepâncias observadas, sempre que aplicável;
JUSTIFICATIVA
Se propõe que a cláusula indique claramente que a fiscalização será realizada dentro dos padrões adotados pela ANAC e pela OACI quanto a inspeções e auditorias, que devem ocorrer conforme previamente acordado com a Concessionária por inspetores de aviação civil utilizando de checklist fornecido e dentro de escopo e abrangência previamente definidos, culminando pelo envio do relatório de resultados contendo prazo para a Concessionária sanar as discrepâncias observadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.29
Nova redação: 4.6.2. A concessionária deverá informar à ANAC, com no máximo 30 (trinta) dias, sobre as majorações e descontos praticados.
JUSTIFICATIVA
Se propõe que as majorações e descontos sejam informados a ANAC somente após a concessão dos descontos e não com antecedência para permitir maior liberdade de gestão devido à dinâmica envolvida.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.30
Nova redação: 4.13.1. A ANAC poderá motivadamente, após parecer a ser submetido à Concessionária assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, exigir a criação de subsidiária integral para a futura execução de determinado serviço auxiliar ao transporte aéreo.
JUSTIFICATIVA
A cláusula 4.13.1 não indica quais motivações podem levar a ANAC a exigir a criação de subsidiária integral. Se propõe que a cláusula seja alterada para incluir que a ANAC apresente para consideração da Concessionária assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, parecer que indique os motivos para essa exigência excepcional antes de impor tal exigência e de que o serviço se inicie.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.31
Excluir o item 5.4.24
JUSTIFICATIVA
As desocupações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações, desta forma, os riscos relacionados devem ser imputados ao Poder Concedente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que o item 5.4.24 não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.32
Nova redação: (6.15) 6.17. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação: 6.17.1. dos IQS; 6.17.2. da metodologia de cálculo dos Fatores X e Q; e 6.17.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal. 6.17.4. das premissas e projeções operacionais que baseiam a curva de amortização da Contribuição Fixa anual
JUSTIFICATIVA
De forma a acompanhar a metodologia proposta para o item 2.18 é necessário que se faça uma alteração neste item contratual para que as premissas e projeções operacionais sejam ajustadas a cada 5 anos de forma a atualizar a base de cálculo da contribuição fixa.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.33
Nova redação: 6.26. Expedida a autorização prévia a que se refere o item 6.25, a Concessionária deverá, quando aplicável, empreender as ações necessárias ao Licenciamento Ambiental e à obtenção das demais licenças requisitadas para o início da execução dos investimentos.
JUSTIFICATIVA
O Contrato não exige apresentação de Projeto Básico para as ampliações da Fase IB e demais, não justificando assim que a execução de uma obra necessária aos próprios objetivos da Concessão, já expedida a autorização prévia o que já a alocou como risco do Poder Concedente, apresente Projeto Básico para análise e aprovação pormenorizada da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objeto, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.34
Excluir o item 6.26.1
JUSTIFICATIVA
O Contrato não exige apresentação de Projeto Básico para as ampliações da Fase IB e demais, não justificando assim que a execução de uma obra necessária aos próprios objetivos da Concessão, já expedida a autorização prévia o que já a alocou como risco do Poder Concedente, apresente Projeto Básico para análise e aprovação pormenorizada da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objetiva, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.35
Excluir o item 6.27
JUSTIFICATIVA
O Contrato não exige apresentação de Projeto Básico para as ampliações da Fase IB e demais, não justificando assim que a execução de uma obra necessária aos próprios objetivos da Concessão, já expedida a autorização prévia o que já a alocou como risco do Poder Concedente, apresente Projeto Básico para análise e aprovação pormenorizada da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objetiva, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.36
Nova redação: 6.28.1. a critério da ANAC, a Concessionária poderá receber permissão, parcial ou integral, para execução do investimento, independente da emissão da autorização prévia.
JUSTIFICATIVA
O Contrato não exige apresentação de Projeto Básico para as ampliações da Fase IB e demais, não justificando assim que a execução de uma obra necessária aos próprios objetivos da Concessão, já expedida a autorização prévia o que já a alocou como risco do Poder Concedente, apresente Projeto Básico para análise e aprovação pormenorizada da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objetiva, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.37
Nova redação: 6.30. Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no Contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, os documentos de que trata a cláusula 6.25.1.
JUSTIFICATIVA
O Contrato não exige apresentação de Projeto Básico para as ampliações da Fase IB e demais, não justificando assim que a execução de uma obra necessária aos próprios objetivos da Concessão, já expedida a autorização prévia o que já a alocou como risco do Poder Concedente, apresente Projeto Básico para análise e aprovação pormenorizada da ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objetiva, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.38
Nova redação: 11.1.1. Seu prazo de vigência não poderá ultrapassar o do Contrato de Concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento.
JUSTIFICATIVA
Retirar a anuência da Infraero e autorização da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da Republica, considerando a configuração política atual, consideramos ser pertinente incluir apenas a consulta ao Poder Concedente como ponto focal do controle do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.39
Nova redação: 11.1.2.1. Os contratos cujos prazos ultrapassarem o prazo de vigência da Concessão, previamente autorizados nos termos do item 11.1.1, deverão prever remuneração periódica, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão, salvo nos casos em que seja demonstrada a necessidade da ampliação e/ou melhoria aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
Se propõe que a cláusula seja alterada para se deixar aberta a possibilidade de antecipação de recursos monetários, com o objetivo de promover investimentos consideráveis, bem como a possibilidade da cobrança de percentual (variável) sobre o faturamento apurado pelo cessionário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.40
Excluir o item 11.2
JUSTIFICATIVA
<p>A exigência de contabilidade separada para terceiros gera apenas burocracia para os parceiros de negócio da Concessionária e até possíveis aumentos de suas despesas. Ainda, não compete à concessionária e à ANAC fiscalizar e normatizar a contabilidade de empresas privadas não envolvidas diretamente na concessão. A auditoria fiscal e contábil dos estabelecimentos de terceiros localizados no sítio aeroportuário compete à Receita Federal do Brasil e demais órgãos competentes. Ainda, não se vislumbra o objetivo e a real contribuição para a fiscalização do Contrato de Concessão da disponibilização, por exemplo, das informações contábeis de um restaurante localizado no aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.41
Nova redação: 11.4. A Concessionária disponibilizará, após consulta prévia pelo Poder Público à Concessionária da possibilidade, disponibilidade e dimensionamento, espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade temporária no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público. 11.4.1 Os espaços disponibilizados pela Concessionária a fim de garantir o cumprimento do item anterior serão consideradas áreas operacionais dos componentes aeroportuários e não serão descontados na contabilização das áreas disponibilizadas aos usuários no que tange aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento do PEA.
JUSTIFICATIVA
A cláusula é ampla e irrestrita, desta forma, se propõe que sejam especificadas em que circunstâncias se exigirá a disponibilização de áreas para publicidade institucional de interesse público e os limites de áreas operacionais que poderão ser utilizados sem impactar o direito da Concessionária em obter receitas não tarifárias pela cessão onerosa de áreas comerciais e sem o prejuízo do nível de serviço definido pelos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento do PEA. Ainda, devem ser estabelecidos critérios para tais disponibilizações, por exemplo, não se pode solicitar que sejam cedidas áreas de publicidade para propaganda institucional governamental que não voltada para a orientação e avisos importantes aos usuários.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.42
Excluir o item 11.8
JUSTIFICATIVA
<p>A complexidade de negociação e de se conseguir consenso, devido a existência de uma grande variedade de empresas de diferentes atividades que operam nos aeroportos;</p> <p>-Todo esse processo pode inviabilizar ou retardar de forma importante investimentos em áreas fundamentais que são criadas para atender a diferentes empresas e atividades, que poderia ser retardado por não acordo com uma empresa específica.</p> <p>-Muitas das vezes para um mesmo negócio há a interferência de mais de uma empresa ou atividade e seria muito complicado manter uma negociação triangular;</p> <p>-Recomendamos a manutenção de modelo similar ao dos contratos atuais (GRU,BSB.VCP,etc) onde as concessionárias definem suas políticas comerciais para os contratos das áreas operacionais e atividades operacionais por critérios objetivos de precificação e que a ANAC possa atuar como fiscalizador e arbitro em caso de registro de reclamações das partes interessadas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.43
Nova redação: 16.1 Após a assinatura do Contrato, a Concessionária poderá, em até 18 meses a partir do início do Estágio 3 da Fase I-A, selecionar os empregados da Infraero que serão definitivamente transferidos para a Concessionária, cabendo a estes empregados, em até 30 dias após a realização do convite, formalizar a decisão de continuar na Infraero ou aceitar a transferência para a Concessionária
JUSTIFICATIVA
Se propõe alterar o texto da cláusula para garantir a segurança gerencial e jurídica da Concessionária. Tal segurança gerencial está baseada no retorno dos investimentos necessários para a contínua formação do funcionário e proteção de expertise corporativa e Know-how.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.44
Excluir o item 16.3
JUSTIFICATIVA
De forma a garantir o controle do clima organizacional e a mitigação de risco trabalhista ao evitar que a Concessionária tenha empregados com condições laborais diferenciadas, por razões de equiparação, sugere-se a exclusão dos itens. Ademais, o empregado público que renunciou às suas condições de trabalho na Infraero é devidamente indenizado no seu processo de liberação da empresa - PDITA.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.45
Excluir o item 16.4
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula impõe uma relação de equivalência entre relações jurídicas diversas. A relação contratual do empregado com a empresa privada não se compara àquela firmada com o poder público. Os riscos do negócio, competitividade, questões de produtividade e qualidade são regidas por normas diversas, o que não nos permite o comparativo sugerido. Ademais, a política de remuneração e mérito, bem como a estrutura de cargos são aspectos estratégicos da empresa, sobre os quais há de se ter liberdade decisória, adstrito dos interesses individuais o empregado. A lei não obriga a empresa a validar suas políticas gerenciais em nenhuma esfera, tampouco em assembleia de empregados.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.46
EBITDA: Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga Fixa e Variável)
JUSTIFICATIVA
Inserir na Seção I – Das definições a Definição de EBITDA, pois não era citada, o EBITDA não era utilizado até então para nenhum cálculo ligado ao Edital/Contrato
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.47
<p>Nova redação: 6.1. Novos terminais de passageiros ou ampliações dos terminais de passageiros existentes (exceto aqueles dedicados exclusivamente à Aviação Geral) deverão estar organizados em dois ou mais níveis operacionais, em que ocorra o processamento dos embarques e dos desembarques em pavimentos distintos, cada qual com sua respectiva via de acesso terrestre e meio-fio para veículos no lado terra. 6.1.1 Configurações de terminal de passageiros distintas do especificado no item 7.1 poderão ser aceitas, desde que assegurado, nestas instalações, pelo menos o nível de serviço estabelecido neste PEA e observado o procedimento estabelecido no item 2.32 do Contrato. Neste caso, as empresas aéreas consultadas podem ser aquelas que operam ou operarão no respectivo terminal</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A possibilidade prevista na clausula 6.1.1 deve ser consentida já na fase I de ampliações prescritivas visando manter a viabilidade e as necessidades operacionais de empresas aéreas regulares cuja frota de aeronaves tem sua operação otimizada quando em posições remotas e não em pontes de embarque. Tal flexibilização está de acordo com a política nacional de incentivo à implantação de operadoras low-cost, que conhecidamente tem preferência de operação em terminal de único pavimento sem utilização de pontes de embarque e demais facilidades utilizadas pela aviação tradicional.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.48
Nova redação: 6.7. Os terminais de passageiros devem possuir os equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, respeitando as necessidades de deslocamento e acesso dos passageiros.
JUSTIFICATIVA
Práticas internacionais podem ser recomendadas pela ANAC, mas não podem ser imposição contratual, sendo que valem no País tão somente as normas nacionais emitidas pelas autoridades nacionais reguladoras. A ANAC ainda não possui na presente data regulamentação técnica com as especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros. Sugere-se que esse tema seja incluído na Agenda Regulatória dessa Agência para permitir discussão com toda a indústria aeroportuária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece e informa que a contribuição foi rejeitada. A exigência da adoção de melhores práticas internacionais em gestão aeroportuária não se sobrepõe, obviamente, ao cumprimento da legislação e normas técnicas de aviação vigentes no país.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.49
Nova redação: 7.3.4 Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 em 670 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código “E” em pista de aproximação de precisão, que deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público
JUSTIFICATIVA
A redução da dimensão da ampliação para 670m, visa evitar o rebaixamento ou demolição de edificações posicionadas fora da área a ser desapropriada, segundo observado do PBZPA do referido aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.50
Excluir o item 7.7.7
JUSTIFICATIVA
<p>Se propõe a exclusão da cláusula tendo em vista que o Aeroporto de Salvador possui Certificado Operacional emitido em dezembro de 2015 (PORTARIA Nº 3355/SIA), em nome da INFRAERO, cuja Especificação Operativa define claramente que o Aeroporto já atende aos requisitos do RBAC 154 para a operação de aeronaves Categoria 4E, declarando que o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4E ou inferior. Ademais, o cumprimento de todas legislações aplicáveis, inclusive os requisitos de certificação operacional do RBAC 154, é uma exigência básica do Contrato a ser assinado, desta forma, a futura Concessionária deverá manter as características do aeroporto de acordo com o referido regulamento. Ainda, se no caso em questão houve emissão de isenção temporária, para o atual operador aeroportuário, com base em estudo aeronáutico, como prevê o RBAC em questão, pelo princípio da isonomia entre os operadores aeroportuários de Concessionárias e da INFRAERO, a nova Concessionária, também, deve ter o direito a essa opção dada pela regulamentação. Desta forma, não é necessário incluir essa exigência na fase I prescritiva do Contrato, para se garantir a operação de aeronaves 4E no referido aeroporto com o devido nível de segurança operacional.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.51
Excluir o item 7.19.4
JUSTIFICATIVA
<p>Se propõe a exclusão da cláusula tendo em vista que o Aeroporto de Fortaleza possui Certificado Operacional emitido em dezembro de 2015 (PORTARIA Nº 3354/SIA), em nome da INFRAERO, cuja Especificação Operativa define claramente que o Aeroporto já atende aos requisitos do RBAC 154 para a operação de aeronaves Categoria 4E, declarando que o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4E ou inferior. Ademais, o cumprimento de todas legislações aplicáveis, inclusive os requisitos de certificação operacional do RBAC 154, é uma exigência básica do Contrato a ser assinado, desta forma, a futura Concessionária deverá manter as características do aeroporto de acordo com o referido regulamento. Ainda, se no caso em questão houve emissão de isenção temporária, para o atual operador aeroportuário, com base num estudo aeronáutico, como prevê o RBAC em questão, pelo princípio da isonomia entre os operadores aeroportuários de Concessionárias e da INFRAERO, a nova Concessionária, também, deve ter o direito a essa opção dada pela regulamentação. Desta forma, não é necessário incluir essa exigência na fase I prescritiva do Contrato, para se garantir a operação de aeronaves 4E no referido aeroporto com o devido nível de segurança operacional.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.52
Nova redação: 8.1 Em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de eficácia do Contrato e, quando que verificar a necessidade de investimentos para manter o nível de serviço adequado de acordo com a demanda de passageiros a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para todo o período da Concessão
JUSTIFICATIVA
Quanto à proposta de revisões quinquenais mandatórias, consideramos que, ante a dinâmica de atualização requerida pela característica de gestão do próprio plano, e a necessidade de sua utilização para a fiscalização do Contrato, não há a necessidade de fixação de prazo de revisão uma vez que o mesmo deve sempre refletir a realidade do aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.53
Excluir o item 8.3
JUSTIFICATIVA
<p>A burocracia imposta cria entraves no desenvolvimento do planejamento do gestor do Contrato de Concessão, prejudicando a dinâmica de atualização requerida pelo próprio contrato para o PGI e em consequência o processo de fiscalização do Contrato. O PGI é documento vinculante e como tal deve refletir as intenções e possibilidades da Concessionária e não deve sofrer a ingerência e influência de terceiros não envolvidos diretamente na relação contratual. De qualquer modo a gestão natural dos investimentos e das operações se dá de forma simbiótica, já refletindo os anseios dos usuários e a relação cotidiana com as empresas aéreas, suas demandas e suas particularidades.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.54
Excluir o item 8.11.2.5
JUSTIFICATIVA
Tendo vista que para horizonte de 5 anos ou 10 anos (médio e longo prazo) não é viável definir os investimentos necessários com o nível de detalhamento contido nesta cláusula, entendemos que a cláusula deve ser excluída. O máximo que pode ser feito com a antecedência de 5 a 10 anos é o planejamento de quais investimentos serão necessários e não como tais investimentos serão executados. Considerando o caráter vinculante do PGI, realizar um planejamento de médio e longo prazo não é razoável.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.55
Excluir o item 9
JUSTIFICATIVA
Eventos especiais necessitam de coordenação não só do operador aeroportuário, dependendo de ações relevantes de outros órgãos e outros entes relacionados. Desta forma, é impossível que a Administradora Aeroportuária seja responsável por realizar isoladamente tal planejamento. A gestão e planejamento de eventos especiais e suas especificidades operacionais se dá de forma a refletir as negociações e estrutura necessária que somente é conhecida com a proximidade do evento. Não há possibilidade de realizar um planejamento com tanta antecedência sem o input dos players envolvidos. Ainda, a necessidade de protocolo de um Plano apenas aumenta burocratização de atividades operacionais de um aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.56
Excluir o item 10
JUSTIFICATIVA
Compreendemos que o referido Plano que tem o mesmo objetivo do Plano de Emergência PLEM, já previsto na regulamentação aeroportuária vigente, de obrigação contratual vinculada, o que cria encargo adicional, desnecessário e instrumento ineficaz.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.57
Excluir o item 11.3
JUSTIFICATIVA
<p>A burocracia imposta cria entraves no desenvolvimento do planejamento da gestão de qualidade dos serviços prestados, prejudicando a dinâmica de atualização requerida pelo próprio contrato para o PQS e em consequência o processo de fiscalização do Contrato. O PQS é documento vinculante e como tal deve refletir as intenções e possibilidades da Concessionária e não deve sofrer a ingerência e influência de terceiros não envolvidos diretamente na relação contratual. De qualquer modo a gestão natural dos investimentos e das operações se dá de forma simbiótica, já refletindo os anseios dos usuários e a relação cotidiana com as empresas aéreas, suas demandas e suas particularidades.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.58
Incluir o item: 7.15 Durante a Fase II, deverão ser consideradas conjuntamente as áreas existentes antes da concessão e ampliações e novas instalações realizadas durante a Fase I, para o dimensionamento das áreas operacionais dos componentes aeroportuários a fim de manter o Nível de Serviço estabelecido no Apêndice B em função da demanda prevista no PGI.
JUSTIFICATIVA
De forma a garantir a eficiência e evitar que haja na Fase II ociosidade operacional quanto às áreas dos componentes aeroportuários alcançadas pelos investimentos previstos na Fase I, sugerimos que o nível a ser mantido na Fase II leve em consideração não apenas as ampliações e sim considerem o terminal como um todo, inclusive as instalações já existentes.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.59
Nova redação: 1.1 As porcentagens poderão ser alteradas mediante negociação com o Poder Concedente no caso em que o Operador Aeroportuário comprove a preferência do Operador Aéreo por utilização de embarque remoto.
JUSTIFICATIVA
Tal flexibilização está de acordo com a política nacional de incentivo à implantação de operadoras low-cost, que conhecidamente tem preferência de operação em terminal de único pavimento sem utilização de pontes de embarque e demais facilidades utilizadas pela aviação tradicional.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece e informa que a contribuição foi rejeitada. Entretanto, destaca-se que durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão pode haver a alteração dos parâmetros de atendimento em ponte de embarque em decisão deviadamente fundamentada. Para a tomada de decisão a ANAC poderá, entre outras informações, utilizar-se de informações de acordo entre a Concessionária e empresas aéreas para operação no aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.60
Nova redação: 1.1.3 A Concessionária deverá observar as isenções tarifárias vigentes previstas em Lei. As novas hipóteses de isenção estarão sujeitas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
Se propõe o texto a seguir para manter a isonomia com os demais contratos de concessões de Aeroportos no Brasil já em vigor, e para seguir o que estabelece a cláusula 3.3.3 do Contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
CA.61
Excluir o Anexo 11
JUSTIFICATIVA
<p>O Anexo 11 não apresenta de forma clara quais variáveis associadas à produtividade e à eficiência da indústria de prestação de serviços aeroportuários serão utilizadas no cálculo desse fator, apenas indica que 1) os produtos são representados por dados de movimento de passageiros domésticos e internacionais e o número total de pousos e decolagens, domésticas e internacionais e serão consideradas apenas receitas e custos das atividades relacionadas a embarque, pouso e permanência, sendo que no exemplo apresentado, há uma simplificação que não ajuda a exemplificar como será efetivamente na prática o cálculo do Fator X para um aeroporto concedido, e que 2) a variação anual de Produtividade Total dos Fatores (PTF) será calculada por meio do índice de Tornqvist (índice, que segundo essa Agência, é comumente utilizado para distribuir perdas e ganhos de produtividade, não sendo apresentado quais outros métodos podem ser utilizados, tendo em vista que tal índice se aplica mais facilmente a indústria de produtos e não a indústria de serviços). O Anexo, também, não apresenta os motivos que levaram a essa Agência a definir na cláusula 6.11 que o Fator X poderá apresentar qualquer valor desde que esteja entre o intervalo de -1,59% e 2,06%.</p> <p>Considerando que segundo as cláusulas 6.10 e 6.16, o Fator X terá valor igual a zero nos cinco primeiros anos da Concessão e as Revisões dos Parâmetros da Concessão (RPC) são realizadas a cada período de 5 (cinco) anos com o objetivo permitir a determinação metodologia de cálculo do Fator X, sugere-se que esse Anexo 11 seja inserido somente quando da primeira RPC.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a

audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.62
JUSTIFICATIVA
<p>Há incompatibilidade de informações com relação à ampliação da PPD 11/29. No Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins pág.96, é apresentado o seguinte texto: "a ampliação</p> <p>PAR-109-RG-PT-0004</p> <p>.24.</p> <p>da PPD ocorre na Fase 01. O comprimento da pista será aumentado em 920 m, resultando 3.200 m. A pista será ampliada a partir da cabeceira 29, representando aproximadamente 41.500 m² de área pavimentada. A ampliação do acostamento da PPD representa uma área de aproximadamente 17.500 m²". No Anexo 2-DETALHADO pág.10, é apresentada a informação: "a ampliação da PPD ocorre na Fase 03. O comprimento da pista será aumentado em 920 m, resultando 3.200 m. A pista será ampliada a partir da cabeceira 29, representando aproximadamente 59.000 m² de área pavimentada."</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Grupo Corporación America
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 CA.63
JUSTIFICATIVA
<p>Há incompatibilidade de informações com relação à implantação de RESAS. No Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins pág.96, é apresentado o seguinte texto: "as intervenções nas áreas de segurança após as cabeceiras ocorrem na Fase 01. Na Fase 01, é necessário implantar RESA nas duas cabeceiras, resultando uma área de 72.000 m²". No Anexo 2-DETALHADO pág.10, é apresentada a informação: "as intervenções nas áreas de segurança após as cabeceiras ocorrem na Fase 01 e na Fase 03. Na Fase 01, é necessário implantar RESA nas duas cabeceiras, resultando uma área de 72.000 m². Na Fase 03, após o deslocamento da cabeceira 29 por conta da ampliação da PPD, é preciso reimplantar a RESA, representando uma área de 36.000 m²".</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Patricia Fernandes de Souza Garcia
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Mário Lima.2
Em atenção aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, sugerimos estabelecer uma base de cálculo para multas aplicáveis a atrasos na construção que guarde relação com o valor do investimento (CAPEX) não com o faturamento da Concessionária. Para que o pagamento das multas seja viável, seria conveniente dimensionar o valor das multas por atraso de forma que um atraso de 6 meses não represente mais de, por exemplo, 5-10% do valor do investimento.
JUSTIFICATIVA
O faturamento anual do Aeroporto não representa uma base de cálculo proporcional e adequada para multas devidas em caso de atrasos na construção. Como acontece em projetos dessa natureza, a construção não será realizada diretamente pela Concessionária e, sim, por terceiros (externos ao grupo econômico da Concessionária) subcontratados para tal efeito e cuja contrapartida não apresentará qualquer relação com o faturamento anual do Aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016. Informa-se, no entanto, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
<p>Inclusão de subitem ao item 1.16, para prever alertar aos licitantes quanto à necessidade de conhecer as questões ambientais relativas aos aeroportos.</p> <p>1.16.1 – Na visita técnica realizada na forma do item 1.16 os licitantes deverão conhecer as questões ambientais relativas ao aeroporto.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Apesar de o estudo e o contrato (item 3.1.19 e 3.1.20) indicarem que o Concessionário deve atender todas as condicionantes das LO e LI, os estudos que embasam a licitação não apresentam todas as questões ambientais existentes nos aeroportos.</p> <p>Assim, faz-se necessário alertar aos licitantes, até para que não sejam alegado desconhecimento de fato em momento posterior, durante a execução do contrato, sobre a necessidade de a visita técnica efetuada na fase de licitação deverá ter o foco também nas questões ambientais inerentes a cada aeroporto, sendo certo que os técnicos da Infraero estão à disposição para esclarecer cada uma delas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar estudo ambiental e de engenharia.
JUSTIFICATIVA
No estudo de engenharia referente ao Aeroporto de Porto Alegre consta que a obra do pátio do TECA está 53% realizada, mas no estudo ambiental do mesmo aeroporto consta que a Licença que se relaciona a esta obra foi revogada (quadro 2.1). Cabe esclarecer que a LI 96/2013 está vigente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar estudo ambiental e de engenharia.
JUSTIFICATIVA
<p>No estudo ambiental do Aeroporto de Porto Alegre consta que a obra do pátio de aeronaves não iniciou, mas no estudo de engenharia consta que 98% dela está concluída.</p> <p>Vejamos a citação: “Com relação à L.I. 606/2014, como as obras ainda não foram iniciadas, não foram reportadas informações sobre o cumprimento das condicionantes.” (Estudo ambiental, p. 56)</p> <p>A LI 606/2014 refere-se ao pátio de aeronaves e ampliação do TPS-1.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar estudo ambiental
JUSTIFICATIVA
<p>O documento ambiental cita alguns aspectos verificados a campo como passivos ambientais, no que se refere ao armazenamento de resíduos e também atrativo para aves, entretanto não traz os custos associados para resolução desses passivos no Aeroporto de Porto Alegre. Os valores estão na maioria relacionados ao melhor armazenamento de resíduos perigosos, investigação preliminar e confirmatória, pequena recuperação de estrutura, mas sem enfoque em casos críticos com uma melhor estrutura para aumento de área para armazenagem de resíduos e drenagem do aeroporto, o que pode resultar em valores de orçamento diferentes da necessidade do aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
<p>Adequar estudo ambiental e de engenharia relativo ao aeroporto de Porto Alegre.</p> <p>Pág. 106- sobre a obra em vala de drenagem que deve ser realizada pelo município, segundo o estudo “Assumiu-se que a obra de macrodrenagem para retirada do canal de drenagem dos limites do sítio aeroportuário não será de responsabilidade da futura Concessionária, uma vez que, por se tratar de uma rede de utilidade pública, deverá ser planejada e executada pela Prefeitura de Porto Alegre/RS.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O estudo não prevê a drenagem do aeroporto como fundamental para a sua operação. Os custos para obra de drenagem deveriam estar previstos no ETVEA, entretanto é repassada a responsabilidade ao município.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Propõe a construção de uma nova central de resíduos no ETVEA.
JUSTIFICATIVA
O estudo ambiental aponta que a Central de Resíduos do Aeroporto de Porto Alegre carece de melhorias, entretanto, desconsidera que ela se encontra em local inadequado (área restrita dificultando a entrada de pessoal para retirada de materiais recicláveis) e que necessita de uma estrutura nova que possa atender de maneira mais adequada as normativas sanitárias e ambientais, a exemplo do RDC nº 56/08.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de engenharia
JUSTIFICATIVA
<p>Consta no estudo de engenharia Aeroporto de Porto Alegre a construção de uma Central de Utilidades – CUT, para o fornecimento de água, energia e armazenagem de resíduos sólidos. O conceito de CUT utilizado pela Infraero comporta o fornecimento de água, ar condicionado, energia, sem a presença de resíduos sólidos, em atendimento as questões sanitárias. A presença de água e resíduos em uma mesma estrutura pode gerar contaminação da água com resíduos, e a presença em conjunto com a energia traz o risco de incêndios. A construção desta CUT não atende às normativas sanitárias e não está devidamente detalhada no estudo, impactando nas planilhas de custo, o que motiva a revisão da previsão da CUT com a finalidade em que está descrita.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Propõe a previsão de equipe para manejo de fauna.
JUSTIFICATIVA
<p>O gerenciamento e manejo de fauna é aspecto relevante e fundamental para manutenção da segurança operacional em níveis aceitáveis no que se refere ao risco da fauna. No aeroporto de Porto Alegre há o manejo dos animais por meio de equipe de fauna e falcoaria, regidos também pelas normativas recentes Lei nº 12.725/12, RBAC 164/15, o que não está citado no EVTEA</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar estudo ambiental, de engenharia e planilhas de custos.
JUSTIFICATIVA
<p>O processo de licenciamento para ampliação da PPD sobre a “área de várzea” localizada na Vila Dique do Aeroporto de Porto Alegre foi conduzido junto ao órgão licenciador FEPAM prevendo a remediação da área, sob a responsabilidade do empreendedor. O estudo menciona que será feito o encapsulamento para tratamento no local da fração de solo contaminada (tabela 6.1 – Estimativa de custos Socioambientais, CAPEX Fase 1). Considerando que a solução técnica de encapsulamento não constou no processo da LI 320/2014-DL, deve ser apresentado documento da FEPAM aceitando a troca de técnica.</p> <p>Salientamos que tal solução, por diferir do processo que originou a Licença, não poderá ser implementada sem nova determinação do órgão ambiental, podendo atrasar o andamento das obras.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequação das planilhas.
JUSTIFICATIVA
<p>Com relação à competência para execução dos serviços relacionados ao meio ambiente verificamos que nas planilhas de custos não consta a previsão de biólogos (planilhas de custos de obras e operação), essencial para o manejo da flora e fauna. Não há previsão de contratação de biólogos e/ou veterinários para o manejo de fauna, para manter a segurança operacional do aeroporto, apesar de ser um risco apresentado e uma necessidade. A ausência da previsão de profissionais habilitados fere as determinações da legislação no que se refere os normativos dos Conselhos profissionais. São os Conselhos que definem as atribuições dos profissionais e estes determinam que o manejo de fauna é de competência de biólogos ou médico veterinário e não engenheiros como constam nas planilhas dos estudos em programas relacionados a fauna.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar estudo ambiental.
JUSTIFICATIVA
<p>O mapa de uso do solo e cobertura vegetal cita para o Aeroporto de Porto Alegre “Floresta Ombrófila Densa” como caracterização do aeroporto, quando na realidade se trata de mata de transição, região de tensão entre Bioma Mata Atlântica e o Bioma Pampa. Sabendo que a Floresta Ombrófila Densa corresponde aquelas regiões de mata Atlântica, considerada como Hotpot mundial, ou seja, uma das áreas mais ricas em biodiversidade e mais ameaçadas do planeta e também decretada Reserva da Biosfera pela Unesco e Patrimônio Nacional (art. 225, § 4º, CF), esta classificação equivocada pode comprometer o negócio atribuindo um valor superestimado para o manejo da vegetação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de Engenharia - empreendimentos fundamentais que não foram contemplados no estudo de viabilidade.
JUSTIFICATIVA
<p>: Cabe destacar o caso da subestação Elétrica de 69kilovolts (kV) do Aeroporto de Porto Alegre, que condiciona qualquer ampliação da infraestrutura atual devido ao aumento da demanda de energia. Qualquer infraestrutura nova (terminal de passageiros, pátios, pistas, taxis, etc) não terá como ser energizada sem considerar tal empreendimento.</p> <p>EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.10.2 – Só traz o cálculo geral de área de SE necessária para o final do projeto);</p> <p>EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.8 – Infraestrutura Básica: não aponta uma subestação nas necessidades).</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erros sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
Obra de ampliação de ampliação do Terminal de Passageiros, em execução, onde informa-se de forma coerente a conclusão de 14% da obra, mas sobre área quase duas vezes maior do que o projeto em execução. Isso pode gerar aditivos ou inexecuções da concessionária. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.2)
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erro sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
No caso do Pátio do Terminal de Cargas lado ar do Aeroporto de Porto Alegre, o texto se contradiz, não considerando, no Plano de Desenvolvimento, as obras em andamento, já com investimentos próximos de 50 milhões de reais. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.3)
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erro sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Há previsão de ampliação de pátios, e terminal de passageiros do Aeroporto de Porto Alegre, que pela descrição e metragem apresentada, não parecem seguir os projetos já contratados pela Infraero.</p> <p>Custo do metro quadrado para construção das áreas de equipamento de rampa (área pouco complexa) é o triplo dos considerados para pátios de aeronaves.</p> <p>EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.3 – TECA</p> <p>EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.2 – TPS</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Adequar o estudo de Engenharia
JUSTIFICATIVA
<p>A retirada do canal de drenagem pluvial existente no Aeroporto de Porto Alegre não será responsabilidade da Concessionária, e sim do poder público. Tal atividade foi projetada em contratações da Infraero, sendo obra de grande impacto financeiro e operacional. Assim, há risco de que a Prefeitura não execute tal obra, tornando inviável a ampliação do PPD, podendo impactar nos alagamentos no entorno do aeroporto.</p> <p>Há, aparentemente, emoção de solo mole em áreas desnecessárias, não pavimentadas, onerando a proposta. Além disso, tal solução poderia ser outra, com menos impacto ambiental e financeiro.</p> <p>Pelo MDT informado, infere-se que o descarte de grande volume de solo seja no entorno ou dentro do aeroporto, o que traria problemas futuros, sem identificar se há o licenciamento do local.</p> <p>Não foi considerada, a princípio, a solução de estabilização geotécnica para expansão de pátios e pistas de taxi.</p> <p>Não fica claro se será considerada a cota necessária da cabeceira da pista, que deve ser elevada até 8,9m devido aos obstáculos para navegação aérea. Caso negativo, além dos impactos contratuais e nas operações de voo, implica na remoção do dique existente na área, podendo resultar em sérios alagamentos na região.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambientais - EVTEA não fazem parte do escopo submetido a audiência pública nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016 e da respectiva justificativa. Registre-se que os EVTEA foram objeto de discussão por ocasião da Audiência Pública nº 09/2016, constando as respostas às contribuições a tal respeito do relatório de contribuições daquela Audiência.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

CONTRIBUIÇÃO Nº 0

Excluir da responsabilidade do Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais, de que trata os itens 5.2.14 e 5.2.14.1.

JUSTIFICATIVA

Verificamos que, a despeito da contribuição da Infraero por ocasião da Audiência Pública nº 9/2016, as cláusulas relacionadas ao meio ambiente permanecem inalteradas, o que poderá acarretar prejuízo nos processos de andamento das obras, bem como prejuízo a União, pela indefinição das responsabilidades quanto ao cumprimento da legislação ambiental.

Exemplificativamente, vale informar que a Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente de Porto Alegre do Ministério Público do Rio Grande do Sul determinou a Retificação de Portaria de Instauração Inquérito Civil 00833.00049/2003, tendo como objeto investigar possível passivo ambiental na área projetada para a ampliação da pista do Aeroporto Salgado Filho, colocando como investigada a Infraero.

O Parquet defende "a necessidade de se realizar a Investigação Preliminar com certa urgência relaciona-se ao fato de que, se, porventura, houver contaminação, a Infraero somente poderá iniciar a obra de ampliação uma vez reabilitada a área para o uso pretendido". Portanto, a alteração pretendida visa atribuir tal responsabilidade ao futuro concessionário, até mesmo diante da ausência de disponibilidade orçamentária por parte da Infraero, motivo pelo qual entendemos que a obrigação do estudo e seguinte remediação da área deve ser do novo concessionário.

Portanto, para que não haja prejuízo as obras e ao erário pelo pagamento de processo de remediação que está sendo informada, assim como em decorrência dos eventuais passivos ambientais em outras áreas, reiteramos a necessidade de serem alteradas as cláusulas do contrato relacionadas ao risco do poder concedente, descritas abaixo, a fim de não atribuir após a concessão responsabilidade que deveria ser do concessionário para a União:

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente:

5.2.14. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão;

5.2.14.1. custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Excluir como de responsabilidade do Poder Concedente os custos relacionados a compensação ambiental que pode ser considerada como passivos ambientais, de que trata os itens 5.2.14 e 5.2.14.1.
JUSTIFICATIVA
<p>Verificamos que, a despeito da contribuição da Infraero por ocasião da Audiência Pública nº 9/2016, as cláusulas relacionadas ao meio ambiente e custos relacionados as compensações ambientais, que podem ser consideradas como um passivo ambiental, permanecem inalteradas.</p> <p>Reiteramos a necessidade de serem alteradas as cláusulas do contrato relacionadas ao risco do poder concedente, descritas abaixo, a fim de não atribuir após a concessão responsabilidade que deveria ser do concessionário para a União:</p> <p>Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente:</p> <p>5.2.14. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão;</p> <p>5.2.14.1. custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
Incluir como de responsabilidade do Concessionário os custos relacionados a compensação ambiental que pode ser considerada como um passivo ambiental.
JUSTIFICATIVA
<p>Verificamos que, a despeito da contribuição da Infraero por ocasião da Audiência Pública nº 9/2016, as cláusulas relacionadas ao meio ambiente e custos relacionados as compensações ambientais de obras já realizadas permanecem inalteradas.</p> <p>Toda a intervenção no meio ambiente já realizada no sitio aeroportuário trouxe benefícios para operacionalidade ou possibilitou a realização de empreendimentos (negócios) neste aeroporto. Estes benefícios serão usufruídos pelo novo concessionário, motivo pelo qual o pleito de pagamento da compensação se sustenta.</p> <p>Há a necessidade de inserir cláusulas no contrato relacionadas à obrigação do pagamento da compensação ambiental por parte do concessionário.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Bruno Aurelio
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Bruno Aurélio.2
2.5. Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se que a Concessionária seja responsabilizada única e exclusivamente pelas desocupações previstas no cadastro de desocupações já feito pelo Poder Concedente, até a data de eficácia do Contrato, afinal, a Concessionária não pode se responsabilizar indefinidamente (a partir da data de eficácia de Contrato a Concessionária já seria responsável por evitar futuras ocupações irregulares). Sugere-se, ainda, que o cadastro de desocupações seja disponibilizado com dados atualizados no momento da licitação e que caso o volume de desocupações supere o volume previsto no cadastro de desocupações, seja restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
Ressalta-se que essa questão já foi objeto de esclarecimento por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos: “A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.” Por essas razões, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Bruno Aurelio

CONTRIBUIÇÃO Nº 0

Email Bruno Aurélio.3

11.1.2.2 Caso o contrato comercial preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, essa deverá ter valor percentual igual ou crescente e periodicidade constante ao longo de todo o contrato.

11.1.2.3 Caso o contrato comercial preveja formas de remuneração distintas das dispostas neste artigo, essa deverá ser informada na solicitação e estará sujeita a aprovação pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

JUSTIFICATIVA

As cláusulas destacadas foram incluídas na nova minuta. Nota-se uma clara (e indevida) ingerência sobre a regulamentação dos contratos com terceiros, especialmente com relação a forma de pagamento, que deverá ser previamente anuída pelo Poder Concedente contradizendo, inclusive, as disposições do item 11.1.2. Neste sentido, sugere-se a formulação da contribuição abaixo:

Os itens 11.1.2.2 e 11.1.2.3 foram incluídos na nova minuta disponibilizada na consulta pública e dispõe sobre restrições à forma de remuneração dos contratos comerciais firmados entre a Concessionária e terceiros, inclusive prevendo hipótese de anuência prévia do Ministério.

Contudo, entende-se que as regras previstas nestes dispositivos impõem uma ingerência indevida sobre a atuação da Concessionária. Isto inclusive contraria as disposições da subcláusula 11.1.2, que prevê que a remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante. Neste sentido, recomenda-se a exclusão das subcláusulas 11.1.2.2 e 11.1.2.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Bruno Aurelio
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Bruno Aurélio.4
<p>7.7.8.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 124.000 movimentos anuais, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Anteprojeto e o cronograma detalhado de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.160 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 para aproximações paralelas e independentes em operação IFR. A pista deve ser construída e estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nos termos da Cláusula 7.7.8.1 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária da Minuta de Contrato, referente ao Aeroporto de Salvador, o anteprojeto da construção da segunda pista deve ser apresentado quando a demanda do sistema de pistas atingir 124.000 movimentos sendo que a pista deve estar construída antes de a demanda atingir 130.000. Considerando que o crescimento médio da demanda é de 4,55% que é praticamente a diferença entre os dois movimentos considerados; o prazo entre o primeiro nível de demanda, que gera a obrigação de apresentar o anteprojeto à ANAC, e o segundo será de apenas um ano.</p> <p>Levando em conta a problemática ambiental da segunda pista, a complexidade do projeto e envergadura da obra, o prazo estimado de um ano para construção da segunda pista torna-se pouco realista e de difícil cumprimento pela Concessionária. Isto porque, neste curto espaço de tempo deveriam ser realizadas (dentre outras atividades): (i) elaborar o anteprojeto; (ii) obter aprovação da ANAC do anteprojeto; (iii) obter o licenciamento ambiental da obra; (iv) elaborar os projetos executivos; (v) construir a pista e seus sistemas associados e finalmente (vi) obter a autorização para operar.</p> <p>Neste sentido, sugere-se a revisão destas disposições, de modo que a exigência de construção e operação da segunda pista leve em</p>

consideração um prazo mínimo de 2 (dois) anos uma vez atingido o nível de 130.000 movimentos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.1**

Item 6.35 - Caso a ANAC estabeleça um novo limite para custos de projetos e estudos a serem considerados para fins de reequilíbrio econômico financeiro, sugerimos, para fins de transparência e certeza jurídica, que a ANAC seja obrigada a apresentar justificativas econômicas que sirvam de base para o novo limite proposto.

Desse modo, sugerimos a seguinte redação:

6.35. Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado, podendo a ANAC estabelecer valor limite diverso, desde que apresente justificativas econômicas e baseadas em valores de mercado que sirvam de base para o novo limite proposto.

JUSTIFICATIVA

A linguagem proposta acarreta um alto nível de incerteza para a Concessionária, na medida em que a ANAC pode, a seu exclusivo critério, limitar o reequilíbrio econômico financeiro em favor da Concessionária em valores distintos daqueles praticados pelo mercado (os quais serão demonstrados pela Concessionária). Assim, a Concessionária pode enfrentar uma situação em que custos foram incorridos dentro de parâmetros de mercado e, ainda assim, não fazer jus ao reequilíbrio econômico financeiro, a critério exclusivo da ANAC e sem qualquer justificativa ou evidência que sirvam de base para os novos limites propostos pela ANAC. Considerando que a Concessionária tem a obrigação de evidenciar que os custos de projetos e estudos são baseados em parâmetros de mercado, para fins de observância de princípios de transparência e reciprocidade, a ANAC deveria ser obrigada a apresentar justificativas econômicas e evidências que embasem a decisão de estabelecer limite diverso.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e rejeita a proposta. Esclarece-se que caso a Agência opte por estabelecer valor diverso ao apresentado pela Concessionária a decisão será motivada, contudo o estabelecimento do valor compete à Agência.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.2**

Item 8.8 e 8.9 - O contrato deveria especificar que somente as infrações relevantes (graves) poderiam acarretar as penalidades previstas nessas cláusulas, de modo a manter o princípio da proporcionalidade. Ainda, sugerimos esclarecer na cláusula a definição de infrações contratuais recorrentes, de modo a propiciar certeza legal para a Concessionária.

Desse modo, sugerimos a seguinte redação:

8.8. A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a ANAC se dará no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares com Vantagens e Danos Muito Altos nos termos da Tabela E – Matriz de Ponderação da Penalidade de Multa do Anexo 03 deste Contrato, observado o previsto na legislação e conforme apurado em devido processo legal, incluindo aquelas que ensejam aplicação da pena de caducidade, além das situações previstas na legislação e nas normas aplicáveis, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666/1993.

8.9. A penalidade prevista nesta Seção alcança também o acionista controlador da Concessionária, e não poderá ser aplicada por prazo superior a dois anos.

JUSTIFICATIVA

A redação da cláusula não prevê parâmetros claros sobre o que seriam consideradas “infrações contratuais recorrentes” pela ANAC. Levando em consideração a redação proposta, qualquer infração que se repita pode dar causa a aplicação da penalidade, independentemente se a infração é relevante, o que pode vir a ser uma sanção desproporcional e excessivamente severa para qualquer empresa que contrate regularmente com a Administração Pública, criando assim um alto grau de incerteza para a Concessionária e seus acionistas controladores. A ANAC deveria estabelecer parâmetros que norteiem a aplicação da sanção, de modo a

observar princípios da razoabilidade e proporcionalidade de sanções, aos quais a ANAC está sujeita.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. A respeito sugestão apresentada, esclarece que, considerada a complexidade do contrato, a delimitação dos parâmetros aplicáveis ao processo de definição dos casos ensejam a aplicação da penalidade em comento se torna exercício de difícil realização, resultando em elevada probabilidade de incompletude ou erro, o que, por conseguinte, poderia trazer prejuízos à gestão do Contrato. Por tal razão, opta-se por manter a previsão das penalidades em caráter genérico e abrangente, levando à análise do caso concreto, se necessário.

DADOS DO COLABORADOR
Daniele Gobo
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniele Gobo.3
Considerando que a Concessionária será responsável por todas as medidas para imissão na posse das áreas descritas nos itens 4.1.1.6. e 4.1.1.9. do PEA, o contrato deveria mencionar sob quais circunstâncias a Infraero tem “posse parcial” de tais áreas. Ademais, o contrato deveria ter como anexos mapas atualizados de tais áreas.
JUSTIFICATIVA
O acesso e posse das áreas aeroportuárias são cruciais para a determinação da oferta de outorga e para o planejamento financeiro e operacional da Concessionária. Assim, é muito relevante que os proponentes tenham acesso a informações atualizadas e precisas sobre o status das áreas aeroportuárias, especialmente nos casos em que não há certeza quanto ao momento de imissão de posse pela Concessionária, o que pode impactar no cumprimento pela mesma de obrigações contratuais, além de influenciar nos custos a serem incorridos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as informações disponíveis aos licitantes são aquelas constantes do Edital e seus anexos, bem como as disponibilizadas na página eletrônica da ANAC. Informa-se, adicionalmente, que Informações sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) podem ser obtidas no seguinte link: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/pmi . Os valores finais dos EVTEA estão disponíveis em apresentação do programa de concessão, em versões português e inglês. Já dados sobre movimento operacional, informações financeiras, infraestrutura, pessoal e planos diretores estão disponíveis no Banco de Informações da Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA). Por sua vez, informações de engenharia, meio ambiente, contratos, etc podem ser retiradas na SAC/MTPA mediante agendamento prévio solicitado no e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br , ou

diretamente na ANAC, por meio de agendamento com a Gerência de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária – GOIA/SRA, pelo seguinte endereço eletrônico: concessoes.poa-ssa-fln-for@anac.gov.br.

As cartas aeronáuticas, dentre elas as Cartas ADC dos aeroportos objeto desta concessão, podem ser visualizadas pelo “Serviço de Informação Aeronáutica – AIS”, disponível no seguinte link: <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=cartas>. Ressalta-se, porém, que as informações disponibilizadas destinam-se apenas a subsidiar a análise por parte dos interessados no processo de concessão, cabendo a eles avaliar a pertinência e exatidão dos dados e informações disponíveis, devendo ser observado o disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital. Ressalta-se, ainda, que nos termos da Seção V do Capítulo I do Edital, é facultada aos proponentes a realização de visitas técnicas aos sítios aeroportuários, e que eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação do Complexo Aeroportuário são

de sua integral responsabilidade

DADOS DO COLABORADOR
Daniele Gobo
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniele Gobo.4
<p>Item 4.1 - A ANAC deve fornecer aos proponentes mapas atualizados das áreas aeroportuárias, nos quais a Concessionária poderá embasar-se e que serão vinculantes ao Poder Concedente. Tais mapas devem ser incluídos como Anexos ao PEA.</p> <p>Ademais, entendemos que deverão ser fornecidos, de forma vinculante, os seguintes mapas: (i) georreferenciamento do aeroporto de POA; (ii) georreferenciamento da área de propriedade da UFSC no aeroporto de FLN; (iii) georreferenciamento da área de expansão da pista do aeroporto SSA (Decreto Estadual 9282 de 23 de dezembro de 2004).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É indispensável que a ANAC proporcione aos proponentes certeza jurídica com relação às áreas aeroportuárias que a Concessionária deverá operar, uma vez que tais informações impactam os projetos e planejamento que os proponentes estão desenvolvendo nos aeroportos. Sendo a intenção da ANAC conceder os aeroportos e suas áreas, a Concessionária precisa ter certeza do que irá receber.</p> <p>Os mapas atuais fornecidos pelo Poder Concedente estão desatualizados e não refletem o status atual das áreas aeroportuárias.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as informações disponíveis aos licitantes são aquelas constantes do Edital e seus anexos, bem como as disponibilizadas na página eletrônica da ANAC. Informa-se, adicionalmente, que Informações sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) podem ser obtidas no seguinte link: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/pmi. Os valores finais dos EVTEA estão disponíveis em apresentação do programa de concessão, em versões português e inglês. Já</p>

dados sobre movimento operacional, informações financeiras, infraestrutura, pessoal e planos diretores estão disponíveis no Banco de Informações da Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA). Por sua vez, informações de engenharia, meio ambiente, contratos, etc podem ser retiradas na SAC/MTPA mediante agendamento prévio solicitado no e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br, ou diretamente na ANAC, por meio de agendamento com a Gerência de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária – GOIA/SRA, pelo seguinte endereço eletrônico: concessoes.poa-ssa-fln-for@anac.gov.br.

As cartas aeronáuticas, dentre elas as Cartas ADC dos aeroportos objeto desta concessão, podem ser visualizadas pelo “Serviço de Informação Aeronáutica – AIS”, disponível no seguinte link: <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=cartas>. Ressalta-se, porém, que as informações disponibilizadas destinam-se apenas a subsidiar a análise por parte dos interessados no processo de concessão, cabendo a eles avaliar a pertinência e exatidão dos dados e informações disponíveis, devendo ser observado o disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital. Ressalta-se, ainda, que nos termos da Seção V do Capítulo I do Edital, é facultada aos proponentes a realização de visitas técnicas aos sítios aeroportuários, e que eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação do Complexo Aeroportuário são de sua integral responsabilidade.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.5**

Item 7.3.4 - A ANAC deve incluir uma nova disposição na Cláusula 7.3.4. de modo a prever que atrasos na expansão da pista decorrentes de fatos que não estejam diretamente ou indiretamente sob controle da Concessionária não acarretarão penalidades a Concessionária, além de postergar o prazo para conclusão das obras.

Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

7.3.4. Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código “E” em pista de aproximação de precisão, sendo que (i) a área necessária para a ampliação deverá estar em posse da Concessionária e com licenciamento ambiental aprovado em até 24 (vinte e quatro) meses da data de eficácia do contrato e (ii) a entrada em operação da pista de pouso e decolagem deverá ocorrer em até 1.420 (mil, quatrocentos e vinte) dias após a imissão na posse e licenciamento ambiental.

7.3.4.1. A Concessionária não será penalizada por atrasos no cumprimento de sua obrigação estipulada na cláusula 7.3.4 caso tais atrasos sejam decorrentes de fatos ou atos não em controle, direto ou indireto, da Concessionária, sendo o prazo para entrada em operação postergado pelo prazo equivalente ao atraso.

JUSTIFICATIVA

A Concessionária não deve ser penalizada caso venha a ser impedida de concluir a expansão devido a fatos que não estejam sob controle da Concessionária. Como exemplo relevante, a obrigação de reintegrar posse das áreas de expansão foi alocada à Concessionária, de modo que eventuais litígios relacionados à reintegração de posse bem como a morosidade do sistema judiciário, que não estão sob controle da Concessionária, podem impedir o cumprimento tempestivo das obrigações.

Ademais, considerando que o início do prazo foi alterado para a data de eficácia do contrato, o prazo de 52 meses pode vir a ser insuficiente para conclusão das obras pelas seguintes razões: (i) de acordo com o PMI, 1.223 famílias teriam que ser realocadas; (ii) de acordo com informações recebidas da Infraero durante visita ao aeroporto, foram construídas pela administração pública 300 casas para tais famílias e ainda assim, não foi obtido êxito na realocação; (iii) de acordo com o PMI (Relatório 3 – Estudos Ambientais, Anexo 8 – Fichas de Caracterização de Passivos Ambientais, pág. 27, ficha cód. SBPZ-27-AC/RS), o solo está contaminado, havendo necessidade de remediação; (iv) uma drenagem relevante no solo será necessária, também de acordo com o PMI; (v) prazo necessário para desenvolvimento do projeto de expansão; (vi) prazo necessário para licenciamento ambiental; (vii) conforme o documento “Especificações Técnicas Gerais” (PA.01_000.92_14957_00 - ETG.pdf), foi previsto pela Infraero prazo necessário para a construção de 1420 dias, o qual não leva em conta o prazo para licenciamento ambiental, conforme “Memorial Descritivo de Soluções Consolidadas”. Diante de tais obrigações, entendemos que o prazo de 52 meses deve ser estendido e segregado entre imissão na posse / licenciamento e entrada em operação.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não foi acatada, eis que tais situações já estão abrangidas na matriz de risco contratualmente estabelecida.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.6**

Itens 7.3.7, 7.7.11, 7.13 e 7.19.8 -A obrigação de instalar um sistema de inspeção de segurança capaz de inspecionar 100% da carga e bagagem embarcadas deveria ser exigida somente ao final da Fase I-B.

Alternativamente, caso a implementação previamente ao final da Fase I-B seja uma exigência regulatória, a Concessionária deveria fazer jus ao reequilíbrio econômico financeiro considerando as perdas causadas pela antecipação de investimentos.

Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

7.3.7 Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato.

7.7.11. Os sistemas previstos nos itens 7.7.9 e 7.7.10 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato.

7.13. Os sistemas previstos nos itens 7.11 e 7.12 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato.

7.19.8 Os sistemas previstos nos itens 7.19.6 e 7.19.7 deverão estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B prevista no contrato.

JUSTIFICATIVA

De acordo com a redação atual, a Concessionária pode estar obrigada a implementar tais sistemas de inspeção de carga e bagagem a qualquer momento, caso tal implementação passe a ser uma exigência regulatória da ANAC. Tal fato cria um alto grau de incerteza para a Concessionária, posto que a qualquer tempo esta pode ser obrigada a antecipar investimentos, o que interfere no planejamento de obras. Ademais, dependendo dos termos de eventual nova regulamentação, pode ser simplesmente impossível, do ponto de vista temporal, ter um sistema de inspeção de segurança capaz de inspecionar 100% da carga e bagagem embarcadas operacional imediatamente.

A exigência de tal investimento anteriormente ao término da Fase

I-B interfere no planejamento financeiro da Concessionária e traz incertezas quanto a viabilidade de cumprimento dos termos do contrato.

Assim, perdas e custos incorridos pela Concessionária que sejam decorrentes da antecipação de investimentos devem estar sujeitos ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Os sistemas previstos nos itens 7.3.5 e 7.3.6 deverão estar disponíveis quando ocorrer uma das três situações previstas no item 7.3.7 (o que ocorrer primeiro).

Destaca-se que no caso do estabelecimento de uma regulamentação antes das outras 2 situações, a ANAC considerará o tempo adequado para que os regulados implementem as modificações necessárias.

DADOS DO COLABORADOR
Daniele Gobo
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniele Gobo.7
<p>Item 7.7.8.1 - A ANAC deve esclarecer quais os critérios utilizados para determinar o número de 124.000 movimentos anuais como gatilho para apresentação do projeto de construção da pista adicional e de 130.000 movimentos anuais para a finalização da obra.</p> <p>Sugerimos (i) aumentar os limites de 124.000 e 130.000 e ampliar o delta entre a construção e apresentação do projeto, uma vez que 6.000 movimentações anuais correspondem a aproximadamente um ano de operação, prazo insuficiente para a conclusão das obras de uma nova pista, e (ii) adotar os valores utilizados na concessão do aeroporto de Confins, a saber, primeiro gatilho de 144.000 movimentações anuais e segundo gatilho de 198.000 movimentações anuais.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Ambos os limites de movimentação anual são baixos considerando a previsão de demanda, acarretando na obrigação de construção de nova pista de forma precoce se comparado com outros investimentos, o que pode impactar na eficiência do aeroporto em vista da não finalização de outras obras de expansão. A diferença entre o primeiro gatilho (124.000 movimentações anuais) e o segundo gatilho (130.00 movimentações anuais) corresponde a um prazo muito curto, considerando a demanda projetada, de modo que tal prazo pode ser insuficiente para a conclusão das obras necessárias. Ademais, tal obrigação, quando prevista para outros aeroportos concedidos, estabelecia uma diferença substancialmente maior entre os gatilhos (e.g. Confins – primeiro gatilho de 144.000 movimentações anuais / segundo gatilho de 198.000 movimentações anuais), o que demonstra que o delta proposto não está alinhado com as demais concessões.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a</p>

políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Daniele Gobo
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniele Gobo.8
Item 4.1 - Sugerimos a exclusão da linguagem que permite à ANAC atualizar os parâmetros estabelecidos no Apêndice B durante a revisão dos parâmetros da concessão.
JUSTIFICATIVA
De acordo com a redação atual, ANAC tem o poder discricionário de revisar os parâmetros a qualquer tempo, o que cria um alto grau de incerteza para a Concessionária, uma vez que esta pode ser obrigada a alterar o projeto ou realizar investimentos não inicialmente planejados. A depender das alterações dos parâmetros, o projeto dos terminais pode ser impactado e alterado substancialmente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi rejeitada. Entretanto vale observar que o item 6.18 do Contrato foi ajustado, indicando que a alteração dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão respeitará a alocação de riscos do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.9**

Tabela A – item A27 - Uma multa diária de 5% do faturamento bruto anual da Concessionária, nos parece desproporcional.

Ainda, deveria ser previsto que a Concessionária não será penalizada se o inadimplemento for causado por ato, fato ou omissão que estejam fora do controle da mesma e a Concessionária fornecer evidências que está tomando as providências para remediação do inadimplemento. Dessa forma, sugerimos a seguinte redação:

Item: A27

Descrição: Deixar de manter em vigor a Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos estabelecidos no contrato de concessão, exceto se a Concessionária (i) fornecer evidências de que o inadimplemento foi causado por ato, fato ou omissão que estejam fora do seu controle e (ii) fornecer evidências de que está tomando as providências para remediação do inadimplemento.

Valores: 0,5%

Incidência: Por dia

JUSTIFICATIVA

A penalidade diária é extremamente onerosa e incompatível com as demais penalidades previstas no contrato. Importante mencionar que nos termos do contrato e da lei aplicável, a falta de Garantia de Execução tem como consequência a caducidade da concessão, de modo que a Concessionária estaria sujeita a duas penalidades severas para a mesma infração.

Sugerimos a aplicação de multa de 0,5% por dia visto essa ser a penalidade diária mais alta utilizada no Anexo 3 do Contrato de Concessão que não se refere a obrigações de investimento.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. A respeito sugestão apresentada, esclarece que, em razão da relevância que a Garantia de Execução tem para a gestão dos Contratos de Concessão, não será possível a redução da penalidade associada, em caso de não manutenção das garantias em vigor. Esclarece, ainda, que, de acordo com a metodologia desenvolvida, para o caso de concurso de agentes externos que tenham contribuído para a prática da infração, será concedido desconto no valor da multa, que deverá incidir na forma de atenuante.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.10**

Tabela A – item A65 - As regras de consulta estabelecem que a Concessionária deve evidenciar que as partes relevantes foram consultadas para um número de ações relacionadas à concessão.

O contrato prevê uma penalidade “por evento” caso a Concessionária deixe de consultar as partes relevantes nos termos da Cláusula 15.1. Sugerimos que a linguagem seja alterada de forma a deixar claro que o “evento” que dará causa à penalidade se refere ao item objeto da consulta (i.e., projetos, PGI, PEE, remuneração pelo uso de áreas, etc.) e não por parte relevante. Quando aplicável a esse item, “por evento” deve significar a falha da Concessionária em consultar uma ou mais partes relevantes no contexto de um processo de consulta.

Tal esclarecimento é relevante na medida que não há definição clara no contrato de “parte relevante” e a nova minuta transfere à Concessionária a obrigação de determinar quais seriam as partes relevantes para a consulta.

Item: 65

Descrição: Não realizar consultas às partes interessadas relevantes conforme previsto no item 15.1 do Contrato. Para fins deste item, “evento” refere-se à não realização de consulta, pela Concessionária, para uma ou mais partes relevantes, determinadas pela Concessionária ou previamente indicadas pela ANAC nos termos da cláusula 15.6.1., no contexto de 1 (um) processo de consulta.

JUSTIFICATIVA

O Contrato de Concessão aloca à Concessionária a obrigação de identificar as partes relevantes, mas não dispõe de regras específicas para que a Concessionária determine quais são as partes relevantes de cada aeroporto. Nesse sentido, em caso de divergência de interpretações e ainda que a Concessionária esteja agindo de boa-fé, a Concessionária pode deixar

de consultar uma ou mais partes que a ANAC considere relevante. Assim, a penalidade somente deve ser aplicável se a Concessionária deliberadamente deixar de realizar consulta para aquelas partes que entenda relevantes, a seu critério exclusivo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

O Contrato determina que a Concessionária realize consultas às partes interessadas relevantes sobre as propostas definidas no item 15.1 antes que estas propostas sejam implementadas pela Concessionária ou submetidas à ANAC para aprovação. Assim, a exclusão de duas partes interessadas de uma consulta relacionada a determinada proposta, mesmo que percebida em momentos distintos, terá sido materializada sempre no mesmo momento – quando da implementação da proposta ou de sua submissão à ANAC. Não caberia, portanto, a interpretação dessa situação como a ocorrência de dois eventos distintos motivadores de penalidade. Sendo assim, a ANAC não considera necessária a alteração contratual proposta por entender que a interpretação que se buscava explicitar já é a única possível.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.11**

ANAC deve reinserir a proibição de que as atuais concessionárias, seus acionistas e afiliadas, participem do certame para concessão de aeroportos na mesma região geográfica ou que tenham uma participação maior que 15% no consórcio que concorra à concessão dos mesmos.

Dessa forma, sugerimos a reinserção das seguintes cláusulas:

3.17. Os acionistas da concessionária de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definida pelo Leilão nº 1/2011, bem como os acionistas dos Acionistas Privados das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definidas pelos Leilões nº 2/2011 e nº 1/2013, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, não poderão apresentar, isoladamente, propostas econômicas para Aeroportos localizados na mesma Região Geográfica em que se situam os Aeroportos objetos de suas concessões.

3.18. Serão admitidas propostas econômicas dos acionistas da concessionária de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definida pelo Leilão nº 1/2011, bem como dos acionistas dos Acionistas Privados das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definidas pelos Leilões nº 2/2011 e nº 1/2013, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, como membros de Consórcio, para Aeroportos localizados na mesma Região Geográfica em que se situam os Aeroportos objetos das respectivas concessões, observadas as disposições do presente item.

3.18.1. Um ou mais dos referidos acionistas não poderão ter participação igual ou superior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, considerada a soma de suas participações.

3.18.2. Para fins do disposto no item 3.18.1 acima, serão consideradas cumulativamente, a participação no Consórcio de quaisquer

das pessoas jurídicas mencionadas no item 3.18.

3.19. Em qualquer hipótese, a participação das entidades indicadas no item 3.18 estará sujeita à vedação à previsão, por qualquer forma, inclusive acordo de acionistas, de participação na administração da Concessionária, ficando impossibilitada de eleger membros do Conselho de Administração ou da Diretoria.

JUSTIFICATIVA

Em 10 de novembro de 2015, antes de publicar as minutas dos documentos relacionados à presente concessão, a SAC emitiu a Nota Técnica no. 21/DERC/SPR/SAC-PR, a qual analisava o cenário de competição para a concessão em tela.

Tal análise considerava diversas características dos aeroportos, incluindo concorrência para transporte de carga, concorrência por destino e participação no mercado, ponderando a criação de hubs e regulação de mercado e analisando casos concretos no exterior. É importante ressaltar que o estudo inclui a análise do caso específico da competição entre os aeroportos de Fortaleza, Salvador e São Gonçalo do Amarante. A conclusão do estudo recomenda à ANAC limitar a participação de atuais operadores de aeroportos numa mesma região, argumentando que participações cruzadas em aeroportos em uma mesma região são prejudiciais ao cenário competitivo entre aeroportos e aos passageiros.

Neste sentido, a proibição de concessionárias de aeroportos, seus acionistas e afiliadas, em deter a operação cruzada de dois aeroportos em uma mesma região tem o condão de aumentar o nível de competição operacional entre aeroportos, sendo assim benéfico para o passageiro, uma vez que resulta na redução de tarifas e aumento do nível de serviços, com vista a atrair mais usuários.

O Programa de Parceira em Investimentos (“PPI”) atualmente em vigor, do qual a atual rodada de concessões de aeroportos faz parte, prevê entre suas diretrizes a serem adotadas pelas entidades da administração pública responsáveis por projetos do PPI, que estas fomentem a competição. Deste modo, permitir a concentração de mercado com relação a aeroportos

iria diretamente contra as diretrizes do PPI, uma vez que tal concentração seria apenas benéfica ao operador aeroportuário, e não ao usuário do aeroporto, o qual deveria ser a preocupação da ANAC.

Ainda, no momento da concessão dos aeroportos do Galeão e Confins, realizada em 2013, o Tribunal de Contas da União emitiu acórdão no sentido de reconhecer necessárias as restrições à participação de empresas já concessionárias de aeroportos no leilão de Galeão e Confins, considerando para tal que a operação cruzada de dois aeroportos em uma mesma região não seria benéfica para a competição operacional entre aeroportos. Para além desta decisão, o Tribunal de Contas da União também negou pedido da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, reforçando sua posição contra a possibilidade da operação cruzada de aeroportos em uma mesma região.

Assim, em linha com os estudos realizados pela SAC e a fim de preservar a competição no mercado e no setor, as cláusulas 3.17, 3.18 e 3.19 devem ser reinseridas no Edital.

Finalmente, considerando o acima exposto e a importância de tal restrição para a competição entre aeroportos no Brasil, a exclusão da restrição pode levar a diversos questionamentos e contestações perante a ANAC pelos participantes e pelo TCU (incluindo ações nos âmbitos administrativo e judicial), o que pode impactar adversamente o cronograma das concessões.

Notadamente, gostaríamos de enfatizar a criticidade deste item para o aeroporto de Fortaleza. Conforme explicado, a Nota Técnica no. 21/DERC/SPR/SAC-PR relata o caso específico do aeroporto de Fortaleza e como este pode ser impactado pela competição com o aeroporto de São Gonçalo do Amarante. No processo de escolha e localização do hub da Latam Linhas Áreas, por exemplo, estão sendo analisados os aeroportos de Natal, Fortaleza e Recife, podendo referido operador determinar qual o aeroporto regional que irá concentrar seu fluxo de aeronaves. Diante do exposto, a inserção de limitação para que as atuais concessionárias, seus acionistas e afiliadas, participem do certame para concessão de aeroportos na mesma região geográfica faz-se especialmente importante para Fortaleza,

devendo tal limitação ser inserida ao menos para este aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Daniele Gobo
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniele Gobo.12
Deve-se alterar a Cláusula 6.2.4.7 de modo a prever que a Concessionária deverá integralizar, para além dos valores necessários ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial e 10% dos valores discriminados no item 6.2.4.6, também o valor necessário para o pagamento do valor à INFRAERO correspondente ao custeio de programas de adequação do efetivo (Cláusula 6.2.3)
JUSTIFICATIVA
Considerando o alto valor da obrigação definida na Cláusula 6.2.3, bem como sua função e importância para a INFRAERO, é nosso entendimento que tal requisito de capitalização à Concessionária irá proporcionar mais segurança que o proponente vencedor terá os meios e fundos necessários para cumprir com suas obrigações nos termos do Contrato de Concessão, criando assim um cenário mais estável para os empregados da INFRAERO.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, eis que o pagamento dos valores discriminados no item 6.2.4.6 constituem obrigações prévias à assinatura do contrato. Aliás, nesse sentido, as redações dos itens 6.2.2 e 6.2.3 foram alteradas, para restringir o cumprimento da obrigação à adjudicatária. Assim, não há necessidade de que tais valores sejam integralizados no capital social da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Daniele Gobo

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniele Gobo.13**

Sugerimos que a ANAC deve ter a obrigação de indicar, dentro do prazo de 30 dias previsto na Cláusula 2.32//2.48, (i) qualquer objeção ao Anteprojeto que seja, no entendimento desta R. Agência, contrário a qualquer regulamento e normas aplicáveis, e (ii) quais adequações deverão ser realizadas pela Concessionária.

Ainda, entendemos que a criação de novos regulamentos e normas aplicáveis ou a alteração das existentes, a partir do momento da publicação do Edital e que traga impactos ao Anteprojeto, deve ser um risco alocado ao Poder Concedente, ensejando o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária.

2.32. No prazo de 30 (trinta) dias do recebimento a ANAC fará a análise do Anteprojeto. No prazo de sua análise, a ANAC deverá se manifestar acerca da adequação do Anteprojeto apresentado quando entender haver elementos em não conformidade com os regulamentos e normas aplicáveis.

2.32.1. A não objeção ao Anteprojeto pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no contrato e nos seus anexos, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V, Seção I, deste Contrato.

2.48. No prazo de 30 (trinta) dias do recebimento a ANAC fará a análise do Anteprojeto. No prazo de sua análise, a ANAC deverá se manifestar acerca da adequação do Anteprojeto apresentado quando entender haver elementos em não conformidade com os regulamentos e normas aplicáveis

2.48.1 . A não objeção ao Anteprojeto pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no contrato e nos seus anexos, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas

no Capítulo V, Seção I, deste Contrato.

5.2.1.1. configura a hipótese de que trata o item 5.2.1 a alteração na legislação e/ou regulamentação em vigor ou a criação de nova legislação e/ou regulamentação após a publicação deste Edital.

JUSTIFICATIVA

Nos termos da nova redação das cláusulas 2.32 // 2.48, entendemos que a ANAC não tem a obrigação de aprovar o Anteprojeto antes da Concessionária iniciar as obras necessárias, bem como qualquer alteração ao Anteprojeto. Dessa forma, entendemos que o risco de adequação do Anteprojeto às regulações em vigor é alocado à Concessionária. Diante de referidos entendimentos, acreditamos ser necessária a criação de uma obrigação para a ANAC, no sentido desta R. Agência ter o dever de revisar e indicar qualquer objeção ao Anteprojeto que seja, no entendimento desta R. Agência, contrário a qualquer regulamento e normas aplicáveis. A criação de tal obrigação irá propiciar à Concessionária um maior nível de certeza e segurança quanto ao cumprimento de leis e normas emitidas pela ANAC, diminuindo o risco de a Concessionária ter que alterar posteriormente o Anteprojeto. Há de ser ponderado pela ANAC que a interpretação desta e da Concessionária para os regulamentos aplicáveis ao Anteprojeto pode ser diferente, devendo a ANAC auxiliar a Concessionária a fim de tornar o desenvolvimento dos Aeroportos mais eficaz.

Ademais, a criação de novos regulamentos e normas aplicáveis ou a alteração das existentes poderá afetar o Anteprojeto, fazendo com que a Concessionária incorra em custos e despesas para alterar e adequar o Anteprojeto e mesmo eventuais trabalhos de expansão já iniciados. Neste sentido, é razoável e lógico que a Concessionária tenha direito ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, uma vez que não é a Concessionária, mas sim o Poder Concedente o responsável pela regulamentação do setor. Por fim, é importante que tal alocação de risco seja válida a partir da publicação do Edital definitivo, uma vez que os proponentes preparam seu lance e seus projetos para os aeroportos com base nas informações fornecidas pela ANAC e demais entidades de aviação civil até o momento da publicação do

Edital e Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias por vezes mostram-se insuficientes para que a ANAC avalie adequadamente o anteprojeto. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, é importante ressaltar que independentemente de previsão contratual, toda decisão da Agência deve necessariamente ser fundamentada.

DADOS DO COLABORADOR
Antonio Rodrigo Sant'Ana
CONTRIBUIÇÃO Nº 0
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se que o item 10.7.3 do Contrato de Concessão e o item 5.25 do Edital sejam revistos. Deve-se esclarecer a metodologia aplicada para estabelecer o critério de diferenciação que será adotado para garantir a competitividade entre grupos e aeroportos e preservar os interesses dos usuários de aeroportos brasileiro e que resultou na adoção de restrições à participação de um mesmo acionista em diferentes aeroportos. Tal metodologia deve ser aplicada a todos aeroportos brasileiros, sem distinção. A rodada em que tal aeroporto foi privatizado não é um critério de diferenciação válido e traz subjetividade e fere a isonomia, permitindo questionamento judicial.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se uma das seguintes soluções:</p> <p>a) Proibição da titularidade de mais de 15% do Aeroporto de Natal E Fortaleza e Natal E Salvador; OU</p> <p>b) Caso o Poder Concedente não queira proibir a participação, deverá também permitir (b.1) titularidade comum de mais de 15% nos aeroportos de Salvador E Fortaleza; e (b.2) titularidade comum de mais de 15% nos aeroportos de Porto Alegre E Florianópolis. Nesse caso, seria totalmente removida a limitação de 15% em mais de 1 aeroporto, seja na presente rodada ou em rodadas anteriores.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Carlos Ebner

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email IATA.1**

4.6. As propostas de gerenciamento tarifário que envolvam majorações tarifárias, conforme previsto no item 4.5.2, deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1.3.

A IATA está profundamente preocupada com as propostas apresentadas neste capítulo. A IATA defende uma redução geral do nível de encargos para todas as transportadoras, em vez de conceder incentivos a um número limitado de usuários. Nenhum grupo de usuários deve receber tratamento especial no que diz respeito aos encargos, principalmente se os usuários que não se beneficiam deles acabarem pagando por ele (o que seria o caso proposto pela ANAC).

Os encargos devem ser baseados nos custos e respeitar o princípio do utilizador-pagador. As propostas de gestão tarifária não seguem os princípios básicos da ICAO. Além disso, ao invés de ser uma ferramenta para promover uma utilização mais eficiente do aeroporto, tememos que esta possa ser uma ferramenta utilizada pelo aeroporto para "dividir e conquistar" a comunidade aérea.

Por exemplo, estamos preocupados com o exemplo da ANAC de tarifas pico e fora do pico em seu documento de consulta.

- A IATA opõe-se à cobrança de pico ou congestionamento, uma vez que redistribui arbitrariamente custos entre os diferentes utilizadores das companhias aéreas. Pico de cobrança é em grande parte ineficaz no enfrentamento do congestionamento e insuficiências de capacidade que objetiva resolver. Pode mesmo tornar as coisas muito piores através da introdução de distorções no sistema de transporte aéreo global.

- As companhias aéreas têm pouca oportunidade de se ajustar ao pico de cobrança de maneira eficiente devido à complexa tarefa de agendar operações. O desafio é maximizar a utilização das aeronaves e otimizar a rotação das aeronaves dentro das restrições dos horários de abertura do aeroporto, das restrições ambientais, da disponibilidade da tripulação e de muitos outros fatores. Além disso, o mercado determina a programação da linha aérea, conforme os cronogramas são construídos em resposta à demanda de passageiros e carga.

- Por último, a fixação dos preços de pico e fora dele, constitui um desafio aos princípios fundamentais de tarifação, da não discriminação e da relação com os custos da ICAO, que devem ser plenamente respeitados. A orientação da ICAO (ICAO Doc 9562, parágrafo 4.148) também indica que a eficácia dos preços máximos na redistribuição do tráfego é limitada

A IATA solicita, portanto, a eliminação da regra do gerenciamento tarifário para incrementar valores em horário pico, mas a manutenção da possibilidade da concessionária fixar preços abaixo do cálculo da inflação (-) fator-X.

JUSTIFICATIVA

Em 10 (dez) cláusulas do contrato de concessão há citação das 'partes interessadas relevantes', sendo que a única cláusula que dá uma pista sobre a quem se refere esta na cláusula 11.8.1 ('...partes interessadas relevantes dentre os prestadores de serviços de transporte aéreo que utilizam as Áreas e Atividades Operacionais...'). Desta forma é requer-se a inclusão no Capítulo I, Seção 1 – Das Definições, uma definição do venha a ser o termo em comento, a fim de que expressamente conste que as empresas aéreas são 'parte interessada relevante' para fins deste contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência

Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Carlos Ebner

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email IATA.2**

A IATA solicita, portanto, a eliminação do Artigo 4.5 (e seus sub-artigos). A eliminação deste artigo não deve eliminar a possibilidade de a concessionária fixar preços abaixo do fator-X calculado.

JUSTIFICATIVA

4.6. As propostas de gerenciamento tarifário que envolvam majorações tarifárias, conforme previsto no item 4.5.2, deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1.3

A IATA está profundamente preocupada com as propostas apresentadas neste capítulo. A IATA defende uma redução geral do nível de encargos para todas as transportadoras, em vez de conceder incentivos a um número limitado de usuários. Nenhum grupo de usuários deve receber tratamento especial no que diz respeito aos encargos, principalmente se os usuários que não se beneficiam deles acabarem pagando por ele (o que seria o caso proposto pela ANAC).

Os encargos devem ser baseados nos custos e respeitar o princípio do utilizador-pagador. As propostas de gestão tarifária não seguem os princípios básicos da ICAO. Além disso, ao invés de ser uma ferramenta para promover uma utilização mais eficiente do aeroporto, tememos que esta possa ser uma ferramenta utilizada pelo aeroporto para "dividir e conquistar" a comunidade aérea.

Por exemplo, estamos preocupados com o exemplo da ANAC de tarifas pico e fora do pico em seu documento de consulta.

- A IATA opõe-se à cobrança de pico ou congestionamento, uma vez que redistribui arbitrariamente custos entre os diferentes utilizadores das companhias aéreas. Pico de cobrança é em grande parte ineficaz no

enfrentamento do congestionamento e insuficiências de capacidade que objetiva resolver. Pode mesmo tornar as coisas muito piores através da introdução de distorções no sistema de transporte aéreo global.

- As companhias aéreas têm pouca oportunidade de se ajustar ao pico de cobrança de maneira eficiente devido à complexa tarefa de agendar operações. O desafio é maximizar a utilização das aeronaves e otimizar a rotação das aeronaves dentro das restrições dos horários de abertura do aeroporto, das restrições ambientais, da disponibilidade da tripulação e de muitos outros fatores. Além disso, o mercado determina a programação da linha aérea, conforme os cronogramas são construídos em resposta à demanda de passageiros e carga.

- Por último, a fixação dos preços de pico e fora dele, constitui um desafio aos princípios fundamentais de tarifação, da não discriminação e da relação com os custos da ICAO, que devem ser plenamente respeitados. A orientação da ICAO (ICAO Doc 9562, parágrafo 4.148) também indica que a eficácia dos preços máximos na redistribuição do tráfego é limitada

A IATA solicita, portanto, a eliminação do Artigo 4.5 (e seus sub-
artigos). A eliminação deste artigo não deve eliminar a possibilidade de a concessionária fixar preços abaixo do fator-X calculado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR

Carlos Ebner

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email IATA.3**

Desta forma requeremos que a ANAC determine que os operadores aeroportuários dêem publicidade às empresas aéreas de todos os contratos em que de forma direta ou indireta possam ter seus custos repassados à elas.

JUSTIFICATIVA

3.1.34. tornar públicos os contratos celebrados com Partes Relacionadas

O Brasil é signatário da Convenção de Chicago através do Decreto nº 21.713/1946, sendo que ao aderir a OACI se compromissou a perseguir e adotar as normas internacionais e melhores práticas recomendadas (SARP) por aquela agência especializada da ONU. No preâmbulo do Doc 9082 da OACI (Políticas da OACI sobre Tarifas Aeroportuárias e Serviços de Navegação Aérea), o texto recomenda que: “De acordo com uma recomendação adotada pelo CEANS (Conferência sobre a Economia de Aeroportos e Serviços de Navegação Aérea) e aprovada pelo Conselho da OACI, os Estados são encorajados a incorporar quatro princípios fundamentais de tarifação não discriminatória, custos reais (cost-recovery), transparência e consulta aos usuários em sua legislação, regulamentação ou políticas nacionais, assim como em seus futuros tratados de serviços aéreos, a fim de garantir o cumprimento pelos operadores aeroportuários e prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP)”.

Assim, quando o contrato de concessão prevê a publicidade dos contratos celebrados apenas as “Partes Relacionadas”, excluindo as empresas aéreas, que ao final da equação é quem efetivamente arcará com as faturas destes contratos (ex.: contrato entre a concessionária e as provedoras de combustível), a ANAC consegue em uma única tacada infringir a todos os 04 princípios da OACI.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.4
Item 11.16 e seguintes - Requeremos que a responsabilidade por selecionar a empresa especializada seja da ANAC ou outro órgão governamental.
JUSTIFICATIVA
As melhores práticas indicam que a empresa que será auditada não deve escolher quem a auditará em contratos governamentais. O mínimo que se poderia levantar de suspeita é uma 'simpatia' entre a empresa que será auditada e a empresa que realizará a auditoria. Alternativamente a ANAC poderia inserir uma regra de que a auditora somente possa ser contratada por 2 anos, e não possa ser recontrada por um período de 4 anos, promovendo a alternância e possibilidade das auditorias cruzarem seus resultados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.5
JUSTIFICATIVA
As empresas aéreas entendem como áreas operacionais, além das descritas na cláusula 11.6, também as demais atividades tais como serviços de comunicação fixa e móvel, internet, serviços de rádio e etc, sendo assim, requer-se o acréscimo destas atividades no presente item.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.6
JUSTIFICATIVA
Item 5.4. Em razão da indefinição de quais os auxílios que devam ser providos pelo operador aeroportuário aos PNAE, cremos ser de bom alvitre vircular a obrigação aos ditames da Resolução ANAC 280, ou a que lhe vier substituir.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a alteração proposta. Entretanto, destacamos que o dispositivo se aplica apenas para aqueles auxílios, acesso e equipamentos de responsabilidade da Concessionária pelo normativo vigente.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.7
6.7. Os terminais de passageiros devem possuir os equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, incorporando as melhores práticas internacionais, respeitando as necessidades de deslocamento e acesso dos passageiros.
JUSTIFICATIVA
<p>Item 6.7. A adequada operação de um Terminal não requer necessariamente que embarque e desembarque sejam realizados em níveis distintos ou em vias independentes, assim há de se respeitar a vocação do aeroporto para que não se construa mega-estruturas, muito além da necessidade operacional, que apenas oneram os usuários.</p> <p>É importante que a ANAC deixe claro que as obrigações elencadas neste capítulo 6 (Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros) são obrigações da concessionária, sendo a totalidade dos custos remunerados pelas tarifas pagas pelos usuários nos termos do art. 2º, §único, a, e art. 3º e incisos todos da Lei 6009/1973.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece e informa que o perfil e a vocação dos aeroportos ora objeto de processo de concessão, bem como as características e a capacidade de suas instalações existentes, frente à demanda de passageiros, atual e futura, foram estudados, e que as exigências de investimentos em infraestrutura que constam do contrato e seus anexos para estes aeroportos já levam em conta estas informações.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.7
6.1.2 Todos os terminais de passageiros, se dotados de pontes de embarque, deverão estar organizados em, pelo menos, 2 (dois) níveis operacionais.
JUSTIFICATIVA
Item 6.1.2. Um equipamento e sistema que deve ser disponibilizado nos aeroportos que possuem pontes de embarque, e que podem ajudar a operacionalização é o de fornecimento de energia elétrica para aeronaves de 400Hz e sistema de Pre-Conditioned Air (PCA), porém sua utilização não deve ser imposta às empresas aéreas, ficando facultado o seu uso e podendo ser cobrado pela concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.8
7.19.10 A Concessionária deverá disponibilizar sistema de gerenciamento, distribuição e manejo de bagagem despachada com automação (Baggage Handling System - BHS) e inspeção de segurança da bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto;
JUSTIFICATIVA
Item 7.19.10. A proposta de alteração de texto acima tem como intenção definir de forma objetiva de que se esta tratando do BHS (Baggage Handling System) e suas, quais sejam distribuição e manejo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que não há necessidade de ajuste na redação, conforme sugerido, eis que o entendimento da ANAC é no sentido de que o sistema automatizado deverá também ser apto a realizar a distribuição e manejo de bagagem, não sendo necessária previsão explícita nesse sentido.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.9
7.3.9 / 7.7.13 / 7.15 / 7.19.10 Para o atendimento das exigências dos itens 7.3.5, 7.3.6 e 7.3.8, a administradora aeroportuária poderá considerar os equipamentos que eventualmente já sejam disponibilizados pelas Companhias Aéreas, sendo vedado, contudo, a exigência de que as mesmas disponham obrigatoriamente de tais equipamentos.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista as melhores práticas internacionais no que tange à disponibilização de equipamentos, sugere-se que os equipamentos das Companhias Aéreas possam ser levados em conta pelas administradoras aeroportuárias para a prestação de seus respectivos serviços, ficando certo, contudo, que as companhias aéreas não sejam obrigadas a disponibilizar o referido equipamento –podendo o mesmo, porém, ser utilizado como backup em caso de necessidade operacional.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuições e rejeita a proposta. As obrigações e responsabilidades prevista na regulamentação de segurança da aviação civil já consideram que o operador de aeródromo deve oferecer a infraestrutura necessária para a realização da inspeção de segurança despachada, e prevê que o operador aéreo pode, se preferível, realizar a inspeção de segurança por meios próprios. Desta forma, o contrato buscou esclarecer que no caso do operador aéreo optar por realizar a inspeção de segurança por meios próprios o Concessionário não seja prejudicado, sem, em hipótese alguma, retirar a responsabilidade prevista de que a Concessionária disponibilize os meios para a realização da inspeção de segurança da bagagem despachada.

DADOS DO COLABORADOR
Carlos Ebner
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email IATA.10
7.3.10. Todos os custos e investimentos necessários para o atendimento das previsões contidas no presente capítulo deverão, obrigatoriamente, serem arcados única e exclusivamente pela administradora aeroportuária, sendo vedado ainda o aumento ou a cobrança de valores já previstos em tarifas específicas.
JUSTIFICATIVA
É necessário a criação de uma regra que evite que as concessionárias repassem custos indiretos de reformas e obrigações que sejam exclusivamente obrigação delas em taxas para as cias aéreas, assim requeremos a inserção do texto abaixo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada pelo motivos expostos a seguir. É razoável que a Concessionária, como responsável pela realização dos investimentos previstos para a melhoria da infraestrutura, arque com seus custos, mas também que seja adequadamente remunerada pelo uso da infraestrutura, de forma que os custos da melhoria da infraestrutura serão indiretamente repassados ao usuário - a forma como se dará esse repasse dependerá das regras de remuneração da infraestrutura previstas no contrato. Alguns dos investimentos previstos no capítulo 7 são referentes a itens de infraestrutura remunerados por tarifas aeroportuárias, que são reguladas pela ANAC por meio de tetos tarifários. Nesses casos, entende-se que as tarifas já estariam remunerando os custos dos investimentos e que eventuais divergências entre custos e receitas devem ser precificadas no lance oferecido pelo licitante. Por outro lado, os itens que não são remunerados por tarifa – inspeção de segurança de cargas e bagagens, por exemplo – são remunerados por meio de preços específicos que, por decisão regulatória, são livremente negociados entre as partes (sujeito às regras de consulta) como forma de

permitir que a precificação das instalações e serviços ofertados seja mais eficiente – refletindo mais precisamente os custos, por exemplo. Sendo assim, entende-se não haver motivo para restringir aumentos de preços específicos em função de investimentos realizados para melhoria da infraestrutura. Ressalta-se que foram introduzidas regras de consulta que tornam necessária a concordância dos usuários em relação aos preços nesses casos.

DADOS DO COLABORADOR
Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Carta S/N - ANEAA.1
Sugere-se a exclusão das cláusulas que discorrem sobre Regras de Consulta, previstas na minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
Regras de Consulta - texto longo - vide Carta S/N - Capítulo 4
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Carta S/N - ANEAA.2
Nova redação - Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros 7.1. Novos terminais de passageiros deverão estar organizados em dois ou mais níveis operacionais, em que ocorra o processamento dos embarques e dos desembarques em pavimentos distintos, cada qual com sua respectiva via de acesso terrestre e meio-fio para veículos no lado terra. 7.1.1 Configurações de terminal de passageiros distintas do especificado no item 7.1 poderão ser aceitas, desde que assegurado, nestas instalações, pelo menos o nível de serviço estabelecido neste PEA.
JUSTIFICATIVA
Das Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros - texto longo - vide Carta S/N - Capítulo 5
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Carta S/N - ANEAA.3
Proposta: 1. A concessionária deverá disponibilizar estrutura que permita que no mínimo 65% (sessenta e cinco por cento), para voos domésticos, e 95% (noventa e cinco por cento) para voos internacionais, dos passageiros possam ser processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil 2. Caso o percentual ora apresentado não seja possível de ser alcançado com eficiência operacional e econômica ou quando houver indisponibilidade de espaço físico para tanto, a Concessionária poderá solicitar à ANAC isenção de cumprimento da cláusula contratual.
JUSTIFICATIVA
Do Processamento de Embarques em Posições Próximas (Ponte de Embarque) - texto longo - vide Carta S/N - Capítulo 6
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido a audiência pública nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Carta S/N - ANEAA.4
<p>6.5. Os Sistemas previstos nos itens 6.2, 6.3 e 6.4 deverão estar plenamente operacionais quando uma das seguintes situações ocorrer por último:</p> <p>6.5.1. Mediante exigência regulamentar da ANAC que estabeleça o percentual de carga e bagagem a ser inspecionado pelo operador aéreo;</p> <p>6.5.2. Após realização de obras e investimentos nos terminais correspondentes que afetem o fluxo de bagagens ou cargas nas suas instalações, ou;</p> <p>6.5.3. Ao final da Fase I-B prevista no contrato.</p> <p>6.6.0 percentual de que trata o item 6.2,6.3 e 6.4 será reduzido para o mesmo valor que vier a ser regulamentado em exigência regulamentar da ANAC que estabelecer o percentual de bagagens e cargas a serem inspecionados pelo operador aéreo, caso este seja inferior a 100%.</p>
JUSTIFICATIVA
Do Sistema de Inspeção de Segurança de Bagagens - Elementos Aeroportuários Obrigatórios - texto longo - vide Carta S/N - Capítulo 7
RESPOSTA DA ANAC
<p>Sobre a proposta da ANEAA mencionada no item 7 da Carta nº 87/2016/ANEAA, de 7 de novembro de 2016, em que pese as referências estejam destoantes do apresentado no edital da Audiência Pública nº 24, considerou-se as argumentações apresentadas tendo em vista os itens 7.11 a 7.13 da proposta de edita, tendo o seguinte a se apresentar:</p> <p>PROPOSTA ORIGINAL:</p>

7.11. A Concessionária deverá disponibilizar sistema automatizado de gerenciamento e inspeção de segurança da bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto;

7.12. A Concessionária deverá disponibilizar sistema de inspeção de segurança da carga capaz de inspecionar até 100% (cem por cento) da carga embarcada em aeronaves partindo do aeroporto com destino internacional;

7.13. Os sistemas previstos nos itens 7.11 e 7.12 deverão estar plenamente operacionais quando uma das seguintes situações ocorrer primeiro:

7.13.1 Mediante exigência regulamentar da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro;

7.13.2 Após realização de obras e investimentos nos terminais correspondentes que afetem o fluxo de bagagens ou cargas nas suas instalações, ou;

7.13.3 Ao final da Fase I-B prevista no contrato.

PROPOSTA ANEAA:

6.5. Os Sistemas previstos nos itens 6.2, 6.3 e 6.4 deverão estar plenamente operacionais quando uma das seguintes situações ocorrer por último:

6.5.1. Mediante exigência regulamentar da ANAC que estabeleça o percentual de carga e bagagem a ser inspecionado pelo operador aéreo;

6.5.2. Após realização de obras e investimentos nos terminais correspondentes que afetem o fluxo de bagagens ou cargas nas suas instalações, ou;

6.5.3. Ao final da Fase I-B prevista no contrato.

6.6.0 percentual de que trata o item 6.2,6.3 e 6.4 será reduzido para o mesmo valor que vier a ser regulamentado em exigência regulamentar da ANAC que estabelecer o percentual de bagagens e cargas a serem inspecionados pelo operador aéreo, caso este seja inferior a 100%.

A intenção do edital consiste em promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas físicas e operacionais existentes

e o impacto de que essas medidas de segurança podem trazer a um aeroporto que não considere essas medidas em seu projeto conceitual.

Dessa forma, considerando a oportunidade apresentada pelo processo de concessão, entende-se oportuno que os Concessionários prevejam os investimentos necessários, seja e diminuir incertezas sobre os investimentos necessários e questionamentos a respeito de eventual pedido de reequilíbrio econômico por parte das Concessionárias.

Nesse sentido, rejeita-se a proposta de texto apresentada.

DADOS DO COLABORADOR
Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Carta S/N - ANEAA.5
<p>Do exposto, observa-se que a minuta de contrato de concessão deve ser modificada</p> <p>para que seja prevista a avaliação específica de cada infraestrutura aeroportuária quando da</p> <p>equalização econômico-financeira e, ainda, é imperioso que a Agência Reguladora se atente às</p> <p>necessidades de se modificarem os parâmetros previstos na Resolução nº 355/2015.</p>
JUSTIFICATIVA
Do Sistema de Inspeção de Segurança de Bagagens - Elementos Aeroportuários Obrigatórios - texto longo - vide Carta S/N - Capítulo 9
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que O item 1.2.1 da minuta de Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal previa que, “na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos no item 5.2 do Contrato anteriormente à realização da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e que ensejem Revisão Extraordinária, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal será calculada conforme metodologia a ser determinada pela ANAC, mediante ampla discussão pública.”</p> <p>Porém, considerando as manifestações recebidas durante o processo da Audiência Pública nº 24/2016, e que as taxas de desconto definidas para os EVTEA de cada aeroporto são calculadas por metodologia muito próxima daquela que vem sendo utilizada pela ANAC e tem o mesmo objetivo da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal, qual seja, representar o custo de oportunidade do capital dos projetos em questão, o item 1.2.1 foi reescrito de forma a estabelecer que na ocorrência de eventos relacionados aos riscos do poder concedente antes da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal</p>

de cada aeroporto será aquela utilizada no respectivo EVTEA.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.1
Exclusão do capítulo do Plano de Exploração Aeroportuária que trata dos Elementos Aeroportuários Obrigatórios
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR

DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA

CONTRIBUIÇÃO Nº 0**Email Daniel Oliveira.2**

Em relação à obrigatoriedade de autorização prévia, melhor seria que o edital já previsse um rol exemplificativo de situações em que a Concessionária poderá realizar novas obras, mediante mera comunicação ao Poder Concedente, como nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, situações excepcionais de demanda, alterações necessárias de projeto etc.

Itens relacionados: 2.32, 2.36, 2.38, 2.48, 2.54, 3.1.27, 6.25, 6.26, 6.27, 6.28, 6.29, 6.30, 6.35,

JUSTIFICATIVA

A própria ANAC reconhece que há situações excepcionais e urgentes em que os investimentos não previstos tenham que ser realizados independentemente de aprovação prévia acerca do reequilíbrio. Tal disposição vem prevista no item “6.28.1. a critério da ANAC, a Concessionária poderá receber permissão, parcial ou integral, para execução do investimento, independente da emissão da autorização prévia ou da análise do projeto básico”. No entanto, deixar a avaliação dessas situações estritamente sob o critério discricionário da ANAC não parece ser a melhor solução, na medida em que a Concessionária pode ter negada a permissão para realizar a obra mesmo se tratando de uma hipótese que se enquadre na situação de urgência acima referida.

A exclusão do item 6.29 é necessária pois, assim como se admite a inclusão de novos serviços não previstos inicialmente por circunstâncias alheias à vontade das partes e devidamente justificadas, estas mesmas hipóteses de alteração do escopo contratual podem justificar a necessidade de alteração dos prazos para realização dos investimentos inicialmente previstos, inclusive para tornar o contrato mais eficiente e vantajoso para o Poder Concedente e para o interesse público, desde que devidamente justificado. O item está contraditório, inclusive, com o próprio item 6.27, que admite a prorrogação dos prazos em “hipóteses devidamente justificadas”, razão pela qual o referido item merece ser excluído do Contrato.

Por fim, a possibilidade conferida à ANAC no item 6.35 de “estabelecer valor limite diverso” para efeito de aceitação dos custos dos estudos dos projetos e estudos a serem considerados para reequilíbrio do Contrato é medida que cria clara dificuldade ao processo de reequilíbrio das concessões, conferindo margem indevida de discricionariedade para a autoridade administrativa, sem respaldo na legislação. As referências de mercado para os preços são o único parâmetro legítimo e admitido no ordenamento jurídico, devendo ser excluída qualquer tentativa de “negativa” imotivada dos projetos e estudos realizados, o que poderia impedir ou retardar o processo de reequilíbrio econômico-financeiro.

Sugere-se também a exclusão do item 6.29 e da parte final do item 6.35:

6.29. Em nenhuma hipótese a decisão de que trata o item 6.27, ou qualquer fato dela decorrente, ensejará prorrogação dos prazos para a realização dos investimentos previstos no PEA.

6.35 Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado, podendo a ANAC estabelecer valor limite diverso.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece e informa que a contribuição foi parcialmente aceita. Apesar do instituto da autorização prévia ter sido excluído, esclarece-se, entretanto, que para o caso de reequilíbrio econômico financeiro referente a investimentos a apresentação do Projeto Básico à Agência objetiva, dentre outros, permitir tanto à Concessionária como ao Poder Concedente maior segurança contratual para análise do investimento e definição do valor de mercado relacionado ao evento. Além disso, caso a Agência opte por estabelecer valor diverso ao apresentado pela Concessionária a decisão será motivada, contudo o estabelecimento do valor compete à Agência. Ressalta-se ainda que os procedimentos para revisão extraordinária devem seguir os requisitos contratuais, assim como os normativos vigentes.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.3
<p>Para evitar a demora excessiva do procedimento de análise do pleito de reequilíbrio quando observados os requisitos exigidos, sugere-se que o prazo de 90 (noventa) dias seja mantido quando a Concessionária enviar todas as informações exigidas na Resolução nº 355, admitindo-se o prazo de 180 (cento e oitenta) dias apenas quando os requisitos e informações necessários não forem, efetivamente, apresentados conforme preconizado na mencionada Resolução.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A premissa adotada pela nova redação do edital, externada nas justificativas apresentadas pela ANAC, é que “as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias não o são, em regra, conforme preconizado pela Resolução 355, de forma que, nos casos em que há enquadramento na matriz de risco, os dados apresentados não são suficientes para que a ANAC verifique os valores pleiteados”. No entanto, entendemos que não se deve levar em consideração o eventual descumprimento das exigências da resolução como parâmetro para fixação do prazo de análise do pleito de reequilíbrio, sob pena de “punir” a concessionária que for diligente em apresentar o seu pedido dentro das condições exigidas em regulamento. Vale ressaltar que o atraso na conclusão e nas providências para a efetivação da revisão extraordinária pode ter impacto financeiro direto no próprio valor devido em razão do reequilíbrio econômico-financeiro, sendo potencialmente mais custoso para a Administração quanto mais demorado for o procedimento de aprovação. Em suma, a execução do contrato é dinâmica, sendo preferível que os ajustes contratuais eventualmente necessários para preservar o equilíbrio econômico-financeiro ocorram da maneira mais célere possível.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A alteração de 90 para 180 dias decorre da experiência</p>

adquirida com os processos de Revisão Extraordinária já recebidos.

Verifica-se, na gestão dos contratos, que as informações enviadas inicialmente pelas concessionárias não são suficientes para que a ANAC verifique os valores pleiteados. Assim, é comum a necessidade de que a ANAC solicite informações faltantes para que se possa dar sequência à avaliação, o que amplia o tempo de análise e instrução processual. Adicionalmente, considerando a necessidade de aprovação dos valores de reequilíbrio pela diretoria e, ainda, o envolvimento da Secretária de Aviação Civil antes da conclusão do processo de Revisão Extraordinária, quando este culmina na alteração da contribuição fixa, fica claro que o prazo de 90 dias é insuficiente.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.4
Item 2.22 - Reduzir o valor da multa diária e do limite global da multa por atraso de pagamento das Contribuições, assim como assegurar o direito de defesa prévia à aplicação da penalidade, quando a Concessionária poderá alegar alguma condição impeditiva do cumprimento de suas obrigações e ausência de culpa pelos eventuais atrasos (pode ocorrer que a impossibilidade da concessionária efetuar o pagamento no prazo contratual seja decorrente de algum evento de responsabilidade do Poder Concedente, como, por exemplo, eventual atraso no processo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato).
JUSTIFICATIVA
A alteração está justificada pelo “objetivo de inibir o não recolhimento dos valores devidos no prazo”, porém o fato de haver multa diária e um limite para a penalização máxima (20%) relativamente alto traz a necessidade de plena observância aos parâmetros de proporcionalidade e razoabilidade, além do devido processo administrativo, contraditório e ampla defesa.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores de multa e juros moratórios, estipulados no dispositivo contratual, respeitam os princípios da proporcionalidade e razoabilidade e estão adequados aos incentivos que a administração pública deseja estabelecer. Não obstante, as concessionárias sempre poderão apresentar defesa, respeitando-se desta forma o direito à ampla defesa e o devido processo legal.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.5
Garantia de Execução – valores aplicáveis a investimentos obrigatórios
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.6
Item 8.1.1, 8.4, 8.10, Anexo 3 (item 3) - Uniformização da metodologia aplicável e objetivação do processo de dosimetria para as penalidades decorrentes de condutas infracionais de tipificação específica, em especial aquelas descritas na tabela “Infrações Gerais”
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.7
Retirada da previsão da “caducidade” como forma de penalidade e previsão da sanção de declaração de inidoneidade
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.8
Itens 1.1.16, 1.1.47, 1.1.48, 1.1.49, 4.22, 4.23, 4.24, 5.12, 5.13 - É preciso esclarecer o que se entende por “maximização do Valor Global de Contribuição Fixa”.
JUSTIFICATIVA
<p>O critério de julgamento simplifica a preparação das propostas na medida em que restringe a variação das ofertas ao valor da Contribuição Fixa Inicial, apenas. Na hipótese descrita no item 513, “a Proponente Classificada que apresentou proposta para ambos os Aeroportos será considerada vencedora apenas daquele Aeroporto cuja proposta maximize o Valor Global de Contribuição Fixa, em termos absolutos”. No entanto, considerando que o Valor Global de Contribuição Fixa corresponde ao Valor da Contribuição Fixa Inicial e a soma das Contribuições Fixas Anuais (estas últimas determinadas no Edital), não está claro o que significa a expressão “maximize o Valor Global de Contribuição Fixa para efeito de definição da titularidade do Aeroporto”. Ao que tudo indica, a correta interpretação é a de que será considerada vencedora apenas a proposta de um dos aeroportos que represente a “maior diferença em números absolutos entre o valor global da proposta do Proponente e a soma dos valores indicados no Edital para a Contribuição Fixa Inicial e Contribuição Fixa Anual”.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que o entendimento apresentado não está considerando a interpretação correta das definições postas no Edital. Conforme dispõe o instrumento, o montante composto pelo Valor da Contribuição Fixa Inicial</p> <p>e a soma das Contribuições Fixas Anuais corresponde ao Valor da Contribuição Fixa (item 1.1.49), e não ao Valor Global de Contribuição Fixa. Esta última, por sua vez, corresponde ao somatório do Valor de Contribuição Fixa da</p> <p>Proponente Titular de cada Aeroporto, observadas as regras da</p>

Sessão Pública de

Leilão (item 1.1.50). Assim, maximização do Valor Global de Contribuição Fixa significa a obtenção do maior valor absoluto de Valor Global de Contribuição fixa, observando-se as regras do leilão, a fim de se determinar a Proponente Titular de cada Aeroporto. Desta maneira, será considerada vencedora do Aeroporto a Proponente que for a titular deste quando

finalizado o Leilão. Informa-se, ainda, que maiores esclarecimentos sobre o tema constarão do Anexo 1 ao Edital - Manual de Procedimentos do Leilão, documento elaborado pela BM&FBOVESPA, com previsão de divulgação para 15/12/2016. Não obstante, caso permaneçam dúvidas, poderão ser apresentados pedidos de esclarecimentos ao Edital até o dia 26/12/2016, nos termos do item 1.11.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.9
<p>Itens 2.16, 2.17, 2.18 - Estabelecer que a Contribuição Fixa Anual, a ser atualizada pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE ou outro índice oficial que venha a sucedê-lo, corresponderá a setenta e cinco por cento do valor mínimo da Contribuição Fixa.</p> <p>Sugere-se alterar a data-base para cálculo do reajuste de cada parcela da Contribuição Fixa Anual, para que seja considerado o IPCA referente ao mês de realização da Sessão Pública do Leilão (divulgado pelo IBGE no mês seguinte ao de realização da Sessão Pública do Leilão), ao invés do IPCA corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês de agosto de 2016 (4.715,99).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A sugestão tem por objetivo uniformizar a data-base para reajuste das Contribuições devidas, prevendo-se uma única data-base para reajuste dos valores (a data de apresentação da propostas). Além disso, a medida evita defasagem dos valores a serem considerados nas propostas em razão do período decorrido entre o IPCA informado no contrato (AGO/2016) e a data da realização da licitação e entrega das propostas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Primeiramente, cabe esclarecer que 2.16. a Contribuição Fixa Anual não corresponde a 75% a setenta e cinco por cento do valor mínimo da Contribuição Fixa. Quanto à proposta de alteração da data-base para cálculo dos reajustes da Contribuição Fixa, note que a mudança sugerida reduziria o valor das Contribuições fixas quando da data do seu efetivo pagamento à medida em que a data da sessão pública de leilão se distancia de agosto de 2016, gerando efeitos negativos sobre a precificação do projeto.</p>

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.10
Estabelecer a previsão, como obrigação prévia à assinatura do contrato de concessão, pelas adjudicatárias, do pagamento à Infraero referente ao custeio de programas de adequação ao efetivo.
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.11
Itens 4.25, 4.28.2, Anexo 9 (item 3.4) e Anexo 11 - Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que 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
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as cláusulas relativas ao REIDI foram alteradas, de modo que o contrato será reequilibrado, via alteração nas tarifas, em caso de concessão deste benefício.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.12
Item 6.2.4.7 - Reduzir para 10% (dez por cento) o percentual de integralização mínima do capital social da Concessionária, que deverá ser acrescida, ainda, do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.13
Retirar a limitação relativa à participação dos acionistas, diretos ou indiretos, das concessões federais de infraestrutura aeroportuária vigentes nas regiões geográficas objeto dos próximos leilões, permitindo sua participação no consórcio, bem como no controle e participação na governança das futuras concessionárias
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.14
Limitar a 5 anos a vigência das regras sobre a participação dos acionistas da Concessionária no capital votante de Empresas Aéreas
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.15
Itens 4.1.1, 4.1.5, 1.1.9 e 4.1.13 - Considerar as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários que serão objeto da concessão, conforme informação apresentada
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.16
Item 16.2.1 - A sugestão é de exclusão dessa previsão. Alternativamente, deveriam ser estabelecidos requisitos mínimos a serem observados para permitir a demissão por justa causa do funcionário.
JUSTIFICATIVA
A garantia absoluta de emprego se mostra medida desarrazoada e sem justificativa, que limita a liberdade de gestão da Concessionária sobre os recursos alocados na Concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será objeto de análise, por se referir a item relacionado eminentemente a políticas de governo, submetido a audiência pública tão somente quanto à precisão redacional, nos termos do disposto no Capítulo III.2 da Justificativa ao Aviso de Audiência Pública nº 24/2016.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.17
Estabelecer que a plena operacionalidade da nova pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Salvador esteja vinculada apenas ao gatilho de investimento, desconsiderando-se a data limite estabelecida
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a manifestação, todavia dela não se verificou qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.18
Item 2.5 - O ideal seria estabelecer um valor limite para o custo de desapropriações dessas áreas, a partir do qual a Concessionária faria jus ao reequilíbrio econômico-financeiro.
JUSTIFICATIVA
A previsão representa um novo encargo para a Concessionária, porém sem estudos de avaliação dos valores estimados com as desapropriações que se farão necessárias. O risco nesse caso está alocado integralmente à Concessionária e, devido à imprevisibilidade dos custos de desapropriação, a cláusula certamente onerará mais o Poder Concedente.
RESPOSTA DA ANAC
<p>Inicialmente, salienta-se que o item 2.5 não se refere a desapropriações, mas sim a desocupações, e que a regra de desocupação permanece a mesma já apresentada nas minutas submetidas à discussão pública na Audiência Pública n.º 09/2016, com alterações apenas no que diz respeito à desocupação de áreas no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>Ademais, em relação ao estabelecimento de um valor limite para o custo de desapropriações, informa-se que a questão já foi objeto de esclarecimentos por parte da ANAC na pretérita Audiência Pública n.º 9/2016, nos seguintes termos:</p> <p>“A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada, considerando que todos os atos relativos a futuras desapropriações caberão às Concessionárias, razão pela qual se julga que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar tal risco, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta.”</p>

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
CONTRIBUIÇÃO Nº 0 Email Daniel Oliveira.19
Excluir a previsão ou prever que os contratos celebrados com Partes Relacionadas tenham o seu conteúdo revelado apenas para a ANAC e não para o público em geral, cabendo ao órgão regulador manter sigilo das informações disponibilizadas.
JUSTIFICATIVA
A medida extrapola a obrigação de divulgar transações com Partes Relacionadas, prevista no artigo 247 da Lei nº 6.404/76, representando interferência indevida na gestão da Concessionária e nos negócios privados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação dos contratos com partes relacionadas é necessária, pois permite que a sociedade tenha acesso a informações relevantes referentes à prestação do serviços públicos outorgados às concessionárias.

