



Contribuições para Relicitação do Aeroporto de Viracopos - Campinas

Outubro de 2021

Relicitação do Aeroporto de Viracopos

Contribuições da Indústria

O relatório a seguir resume as macro posições da indústria para a relicitação de Viracopos.

Introdução

A IATA têm a honra de submeter suas contribuições à CONSULTA PÚBLICA Nº 12/2021, conforme deliberação e aprovação pela DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, em decisão ocorrida na 16ª Reunião Deliberativa, realizada em 24 de agosto de 2021, por meio da qual disponibilizou à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos/VCP (SP).

Inicialmente destacamos que uma consideração fundamental em qualquer mudança na propriedade ou controle do aeroporto deve ser a responsabilidade do governo em salvaguardar os interesses dos passageiros, negócios de carga e o desenvolvimento social e econômico contínuo nas comunidades que o aeroporto atende.

Qualquer negócio, em um ambiente competitivo, sabe que a chave para o sucesso é o foco nos clientes ao aprimorar a qualidade e continuamente reduzir os custos. Aeroportos são monopólios naturais e é difícil imaginar que uma expressiva competição irá disciplinar seus custos ou melhorar a qualidade de seus serviços – por isso um eficaz contrato de concessão deve buscar mimetizar um ambiente de competição, dando aos passageiros um preço justo e motivando, simultaneamente, o aeroporto a prestar um nível adequado de serviço com custos competitivos.

Ao longo da última década é perceptível a evolução dos contratos de concessão no sentido de torná-los mais ajustados à mecanismos que permitem maior operacionalidade e integração às demandas de desenvolvimento do setor. Entretanto, o processo de concessão ainda está baseado na maior oferta de ágio durante o leilão dos ativos, o que leva, como consequência do modelo de receitas, a uma inevitável necessidade dos futuros operadores de aumentar fortemente suas receitas não reguladas, gerando expressivos aumentos de custos para as empresas aéreas. Estes aumentos, como será demonstrado ao longo do documento, não refletem, em grande parte, em melhorias nas condições operacionais das empresas aéreas, levando a ineficiências e mais custos desnecessários.

Adicionalmente, o ágio extraído durante o leilão é depositado no Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, que atualmente acumula mais de R\$ 35 bilhões. Contudo, mesmo representando uma cifra que seria muito positiva se reinvestida na melhoria da infraestrutura aérea disponível no país, este valor na prática serve somente para contribuir na mitigação de impactos da contabilidade pública, dado que apenas uma ínfima parte efetivamente retorna para o setor, e a cobertura de déficit primário acaba sendo sua destinação exclusiva.

Conforme descrito, trata-se de simples transferência de recursos do setor privado para o público, sem gerar benefícios econômicos efetivos para o país, ao passo que se os mesmos permanecessem no setor privado o país teria maiores ganhos com melhores infraestruturas, nível de serviços para seus cidadãos e seguramente um menor nível de custos para toda a cadeia de valor. Esse cenário proposto criaria as condições necessárias para que os multiplicadores econômicos do setor entreguem seu pleno potencial ao país. De acordo com estimativas de Oxford Economics (<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic->

reports/brazil--value-of-aviation/) isso significa um potencial de PIB na ordem de R\$ 440 bilhões e 2,3 milhões de empregos adicionais, ambos muito necessários e desejáveis especialmente quando o país precisa recuperar-se da crise econômica gerada pela pandemia de COVID-19.

Resta demonstrado que o modelo atual, mesmo resultado de uma evolução visível, ainda não alcança pleno êxito, nem gera à sociedade seu máximo potencial, e necessita de novos e consideráveis aperfeiçoamentos, que são prementes dado o estágio das concessões no país. Inferimos, porém, dos diálogos permanentes que mantemos com o governo que no presente momento, não há determinação para mudanças neste sentido, o que projeta limitações, em nosso ponto de vista, a melhores resultados decorrentes do processo em curso.

Em linha com nosso compromisso histórico e com foco específico na geração de melhores condições operacionais e, sobretudo, a contenção da crescente espiral de custos nos aeroportos brasileiros em função da majoração de tarifas não reguladas, como acima exposto, a IATA reconhece os esforços e a disposição tributadas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC ao processo de busca por aprimoramentos dos atuais contratos de concessão de aeroportos.

Entendemos que um elemento essencial ao desenvolvimento dos negócios em Viracopos é priorizar um modelo que garanta melhor conectividade, potencializando a movimentação de passageiros e cargas e ampliando o incremento de atividade no terminal. Dada a forte vocação de Viracopos para os negócios relacionados à carga, a infraestrutura deve planejada considerando as necessidades deste segmento a fim de compatibilizar os usos e permitir a expansão sustentável dos negócios, o que consideramos ausente ou pouco explorado na situação atual, tanto para as operações nacionais, como para as internacionais.

Destacamos a necessidade de que as obras de expansão e melhorias sejam iniciadas brevemente, dado que, sob a nossa ótica, a construção do píer B ocorre de forma lenta e sem uma perspectiva clara quanto à sua conclusão, o que estimamos gerará transtornos aos passageiros e ineficiências à operação das empresas aéreas.

Como os contratos de concessão de aeroportos são altamente complexos é necessário um trabalho compreensivo para elaborá-los adequadamente. Recomendações são fornecidas neste relatório sobre diferentes áreas estratégicas nos aeroportos e foram reunidas nas seguintes seções:

- Sistema pátio e pistas;
- Terminais e tecnologia;
- Regulação econômica e *consultation*.

Esperamos que a ANAC considere as recomendações produzidas pela IATA nesse relatório e que esse trabalho possa apoiar a Agência no desenvolvimento do contrato para Relicitação do Aeroporto de Viracopos.

Índice

Introdução.....	1
Capítulo I - Sistema pátio e pistas.....	4
Seção 1: Princípios gerais a todos aeroportos.....	4
1.1 Estacionamento de aeronaves.....	5
Capítulo II Terminais e tecnologia.....	6
Seção 1) Infraestrutura aeroportuária.....	6
1.1) Acesso ao aeroporto.....	6
1.2) Infraestrutura adequada dentro de um contexto de pandemia.....	6
1.3) Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI.....	7
1.4) Gatilhos de demanda.....	7
Seção 2) Terminal.....	8
2.1) Considerações gerais.....	8
2.2) Circulação vertical e horizontal.....	9
2.3) Sistemas de uso comum.....	9
2.3.1) Custos dos sistemas de uso comum.....	10
2.4) Áreas no lado ar.....	10
2.5) Portões embarque para posições remotas.....	11
2.6) Utilidades nas posições de parada de aeronaves.....	11
2.7) Área de triagem de bagagens e cargas.....	11
2.8) Pontes de embarque.....	12
2.9) CONOPS.....	12
2.10) Áreas de circulação.....	12
2.11) Relatórios de nível de serviço.....	13
2.12) Restrições na infraestrutura aeroportuária.....	13
Seção 3) Tecnologia.....	14
3.1) Introdução.....	14
3.2) Necessidades tecnológicas nos aeroportos.....	14
Capítulo III - Regulação econômica e consultation.....	15
Seção 1) Tarifas Reguladas.....	15
1.1) Relação com custos nas tarifas de concessão.....	15
1.2) Alternativas para aprimoramento do contrato de concessão mantendo o modelo existente.....	16
1.2.1) Permitir que os consumidores se beneficiem proporcionalmente do crescimento das atividades não aeronáuticas.....	16
1.2.2) Revisão da metodologia para determinar o fator X.....	17
1.2.3) Inclusão de serviços relacionados as empresas aéreas (SLA) no fator Q.....	19
1.2.4) Definição do Revenue Cap inicial.....	20
1.3) Elementos adicionais para consideração da ANAC.....	20
1.3.1) Pré-pagamentos de serviços.....	21
1.3.2) Flexibilização de tarifas.....	21
Seção 2) Tarifas não reguladas.....	22
2.1) Tarifas especiais / Taxas de acesso / Taxas de royalties -> Áreas operacionais.....	22
2.2) Taxas não reguladas impostas às empresas aéreas.....	23
2.3) Criação de novas taxas não reguladas.....	23
2.4) Custos relativos - inspeção de segurança das bagagens despachadas.....	23
Seção 3) Consultation.....	23
3.1) Consultation financeiro.....	24
3.2) Consultation de CAPEX e de desempenho de aeroportos.....	26

Capítulo I - Sistema pátio e pistas

Seção 1: Princípios gerais a todos aeroportos

O presente informe é, em geral, abrangente no que tange os sistemas de pátio e pistas, em função do tempo e informações disponíveis para análise da situação de cada aeroporto. Além disso, entendemos importante ressaltar que o estabelecimento de um “CAPEX prescritivo” em um contrato de concessão de longa duração tende a não ser eficaz em função das incertezas quanto à, dentre outros aspectos, projeção de demanda, implementação de novas tecnologias, política governamental etc.

A maximização da capacidade e utilização do sítio aeroportuários para recebimento de pousos e decolagens deve ser um princípio basilar, como forma de aproveitamento ótimo das áreas disponíveis e infraestrutura instalada, considerando os parâmetros estabelecidos de segurança operacional e de eficiência (*on-time performance* e eficiências operacionais, incluindo consumo de combustível).

É fundamental a consulta prévia às empresas aéreas sobre as características operacionais propostas, em especial comprimento de pista, resistência de pavimentos e procedimentos de navegação aérea e suas modificações para o atendimento completo das exigências do RBAC 154, com o objetivo de evitar restrições operacionais que limitem as oportunidades de operação.

O projeto AGILE VCP é uma iniciativa da indústria, composto pelos seguintes stakeholders: ABEAR, ANAC, AZUL, GOL, IATA, LATAM, NAVBrasil e SAC. No âmbito do projeto, diversas iniciativas foram discutidas para o aumento da eficiência das operações aeroportuárias e do espaço aéreo nas vizinhanças do aeroporto no curto prazo. Tais iniciativas foram divididas em Otimização das Operações de Movimentação no Solo e Otimização das Separações entre Aeronaves.

No que tange à Otimização das Operações de Movimentação no Solo as seguintes atividades foram discutidas:

- a. Padronização do gerenciamento da movimentação no solo, incluindo:
 - Push-Back simultâneo;
 - Mitigação de limitações decorrentes da configuração atual de pistas de táxi; e
 - Critério de Ativação das Posições CLR e GND
- b. Análise de necessidade/viabilidade de implementação de serviço de apoio de solo e *Apron Control*;
- c. Proposição de alterações na infraestrutura de pátio, pistas e pistas de taxi; e
- d. Análise de viabilidade de homologação da pista de táxi “C” para operações de pouso e decolagem em situações de impraticabilidade da pista principal.

Com relação à Otimização das Separações entre Aeronaves as seguintes atividades foram discutidas:

- a. Implementação de um Programa de Redução de Ocupação de Pista, incluindo:
 - Redução do tempo de reação do piloto para iniciar a decolagem;
 - Utilização efetiva das taxiways de saída rápida;
 - Aplicação de decolagens imediatas; e
 - Chegada ao ponto de espera pronto para a decolagem.
- b. Implementação dos Mínimos de Separação Reduzidos em Pista (RRSM);
- c. Implementação de Separação de 3NM entre aproximações sucessivas;
- d. Implementação de Separação de 5NM entre aproximações sucessivas com uma decolagem intercalada;

Todas as iniciativas mencionadas acima dependem em maior ou menor grau de melhorias na infraestrutura aeroportuária, que levariam necessariamente a um aumento da eficiência das operações no aeroporto. Desta forma, o projeto AGILE VCP indicou que as seguintes intervenções na infraestrutura aeroportuárias deveriam ser realizadas:

- a. Obras na TWY M1, para mitigar as atuais restrições de circulação nos pátios 4, 5 e 6.
- b. Implementação de saída rápida RWY 15, entre TWYs B e F.
- c. Implementação de saída rápida RWY 33, entre TWYs A e H.
- d. Prolongamento da TWY G (atenua HOTSPOT 3 e 6)
- e. Construção da TWY L (HOTSPOT 1)
- f. Implementação de Serviço de Apoio de Solo ou Implementação do *Apron Control*;

- g. implementação da 2ª pista, como forma de atender à demanda crescente de tráfego aéreo e de atender as eventuais impraticabilidades da pista principal.

Além das propostas oriundas do AGILE VCP, é fundamental a implementação de *holdings bays* nas pistas 15 e 33, a fim de permitir flexibilidade operacional para a TWR KP, propiciando as condições necessárias para o gerenciamento ótimo das saídas e chegadas.

Caso saídas rápidas, conexões adicionais de pista de taxiamento ou *holding bays* venham a ser propostas, planejadas e construídas, assim como novas tecnologias e procedimentos forem desenvolvidos e implementados, são esperados ganhos importantes em termos de performance operacional, tais como redução das esperas no solo e em voo, por meio da redução das separações entre pousos, entre decolagens e entre pousos e decolagens. . O DECEA é um parceiro essencial para qualquer aumento de capacidade operacional.

Devem ser implementadas posições de estacionamentos compatíveis com a capacidade de pista e, ainda, com provisão para eventos disruptivos causados, dentre outros, por meteorologia (alternados de GRU e CGH), falhas no sistema de controle de tráfego aéreo (ATC), incluindo a impraticabilidade operativa de aeroportos na região de São Paulo etc.

A infraestrutura aeroportuária deve ser adequada em sua totalidade para atendimento da frota de aeronaves que operam em VCP, priorizando o atendimento das aeronaves 4C.

Da mesma forma, a quantidade de posições de estacionamento de aeronaves deve considerar a demanda atual e projetada da frota de aeronaves operando no aeroporto, levando em consideração o horizonte da concessão aeroportuária. Todas as posições de estacionamento devem considerar os valores máximos de envergadura e comprimento previstos para a categoria de aeronave.

Recomenda-se que seja feita uma análise de custo-benefício para a instalação de um sistema de abastecimento de combustível baseado em hidrantes, tendo em vista:

- A quantidade de combustível previsto para ser utilizado no aeroporto;
- As características operacionais do aeroporto, especificamente os requerimentos para *turn-around*;
- As limitações à circulação de veículos de serviço no aeroporto;
- Distância entre o parque de abastecimento de aeronaves (PAA) e os pátios principais de estacionamento de aeronaves;
- Complexidade relacionada à implementação do sistema de hidrantes, que pode ocasionar a necessidade de restrições operacionais importantes no aeroporto por um longo período;
- Custo de implementação e operação do sistema de hidrantes, incluindo a aquisição dos caminhões que conectam os hidrantes às aeronaves;
- Uso compartilhado dos hidrantes por diversos fornecedores de combustível.

A ANAC informou que não foi definido um gatilho de demanda para pistas. Uma abordagem diferente precisaria ser seguida para as pistas, já que o gatilho da demanda de 85% parece ser tarde demais para permitir uma revisão da capacidade, propor alternativas de melhoria e implementar a nova capacidade antes que a capacidade se esgote, o que deve sempre ser realizado com a adoção do *consultation* aos usuários durante todo o processo.

1.1) Estacionamento de aeronaves

A ANAC informou que não foi definido um gatilho para a demanda por pátios de estacionamento de aeronaves. Ao contrário de um terminal de passageiros, onde um número incremental de pessoas pode ser acomodado em uma sala de espera, com um nível de serviço inferior, o mesmo não acontece com o pátio de estacionamento nos aeroportos. Essencialmente, o pátio de estacionamento deve aumentar em “unidades cheias”. Além disso, uma vez que a posição de estacionamento foi construída não pode (ao menos com facilidade ou sem outras restrições) acomodar aeronaves maiores.

O exercício de medir a capacidade do estacionamento de aeronaves não é simples. Muitos fatores devem ser considerados como características operacionais do aeroporto; tempos de solo; tempos de resposta para aeronaves (longo curso vs. voos de curta distância); aeronaves pernoitando; estacionamento remoto de aeronaves, estacionamento de aeronaves em base aérea ou área de manutenção; uso de pátio de carga para estacionamento adicional. Todas essas informações contribuem para a capacidade operacional do pátio de estacionamento da aeronave. As informações do controle de tráfego aéreo sobre os movimentos das aeronaves e do banco de dados operacional do aeroporto (AODB) podem fornecer informações sobre o movimento da aeronave, mas não como, onde e por quanto tempo as aeronaves podem ficar estacionadas.

A capacidade das posições de estacionamento é uma variável importante para a determinação dos *slots* de um aeroporto e sua resiliência operacional. Muitos aeroportos, como o de Bogotá (BOG), são limitados pela capacidade e gerenciamento do pátio, e não pela capacidade da pista.

Embora não exista um gatilho de demanda comprovado, é recomendado considerar o uso de 75% das capacidades declaradas como um ponto de partida como o gatilho de demanda do pátio de estacionamento de aeronaves, de maneira a permitir um tempo adicional para iniciar o processo de *consultation* e avaliação para atender às necessidades de capacidade.

No que tange o sistema de docagem – *Stand Entry Guidance Systems* (SEGS) automatizado, recomenda-se a sua implementação, com certificação para a atual e futura frota de aeronaves em operação no aeroporto.

Durante o período de obras relacionadas à fase 1B é provável que as intervenções necessárias sejam significativas, podendo causar dificuldades no período de transição, com a mudança das partes administrativa e operacional das empresas aéreas. Neste sentido, deve ser adotado um mecanismo de tomada de decisões em colaboração, a fim de mitigar as eventuais dificuldades que surjam ao longo das obras.

Capítulo II - Terminais e tecnologia

Seção 1)Infraestrutura aeroportuária

1.1) Acesso ao aeroporto

O lado ar e lado terra devem estar balanceados, definindo-se uma matriz de prioridade para o investimento a ser realizado, assim como as responsabilidades da concessionária e do governo local. É necessário que haja um equilíbrio do acesso viário com outros modais de transporte, e de acordo com o perfil do passageiro de cada aeroporto, com o objetivo de garantir sua integração à cidade, uma melhor experiência na viagem aos passageiros e assegurar que o acesso ao aeroporto não seja um limitador da capacidade operacional do sítio aeroportuário.

1.2) Infraestrutura adequada dentro de um contexto de pandemia

A pandemia Covid-19 tornou-se um teste para toda a indústria mostrar sua capacidade de resiliência. Certamente, o mundo espera que algo dessa escala e magnitude seja um evento único. No entanto, a história nos mostra que tais situações, talvez em escala diferente, provavelmente ocorrerão novamente. Medidas relacionadas à saúde podem continuar fazendo parte de nossas vidas e os aeroportos devem ser capazes de se adaptar às mudanças em situações temporárias. Portanto, é um chamado para a indústria se tornar mais resiliente e se preparar para vários tipos e escalas de eventos. Todos os aeroportos possuem planos de emergência, definidos detalhadamente. Devemos também considerar planos de resiliência para outros tipos de eventos com base em sua previsibilidade e impacto.

A matriz abaixo apresenta uma visão geral dos eventos com categorizações e mostrando seu nível de previsibilidade e a possível duração do impacto.

Matriz de resiliência para aeroportos:

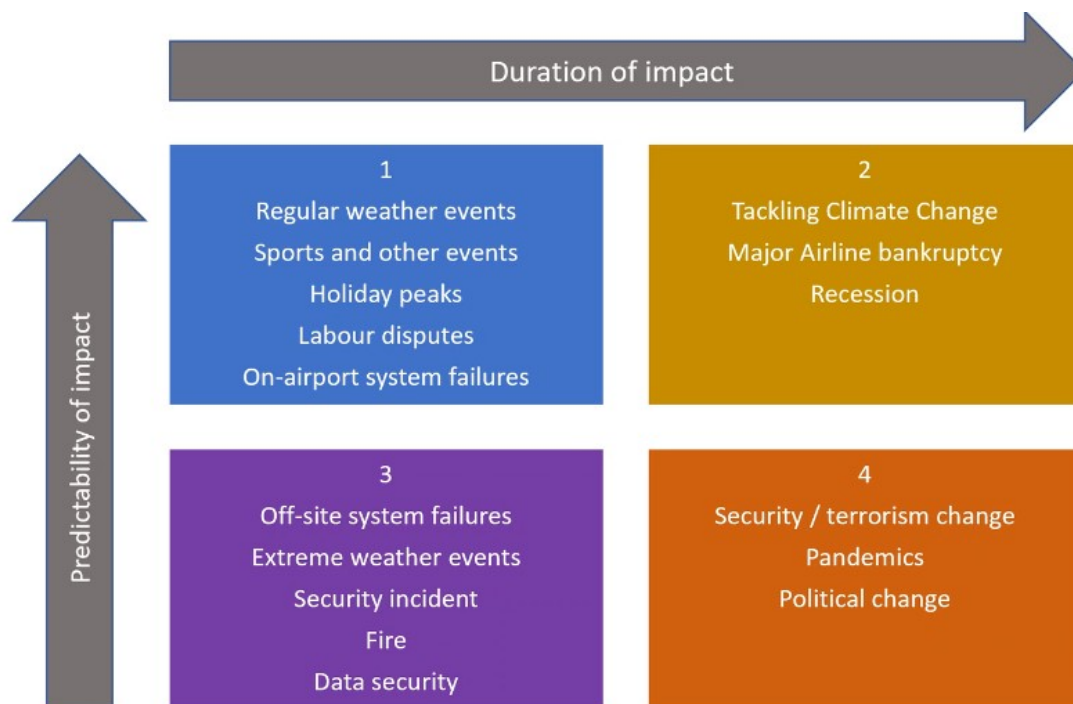


Figura 1 – IATA ADRM think thank 2021

Recomenda-se que cada aeroporto desenvolva e teste uma série de planos de resiliência operacional com as empresas aéreas e parceiros aeroportuários para enfrentar este tipo de eventos e estar mais bem preparado para situações futuras.

1.3) Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI

A ANAC definiu que o PGI seja apresentado à Agência em até 12 meses a partir do início do contrato. As empresas aéreas acreditam que este não é um tempo suficiente para permitir um planejamento adequado e consulta entre a concessionária do aeroporto e seus usuários. O aeroporto deve garantir tempo adequado para que as empresas aéreas coletem e contribuam com seus requisitos, bem como tempo para revisar as propostas de desenvolvimento do aeroporto.

1.4) Gatilhos de demanda

As concessões da 6ª rodada definiram 85% como o gatilho da demanda para a avaliação da capacidade do terminal de passageiros. No entanto, não há descrição de como aplicar a regra dos 85%, assim como uma diretriz para pátios e pistas de estacionamento de aeronaves.

2) Terminal de passageiros e seus subsistemas

A ANAC utiliza a 30ª hora mais movimentada do ano para definir a hora pico para fins de capacidade e planejamento. Recomenda-se que um período de 12 meses corridos seja usado para avaliar a capacidade e não o ano calendário, o que exigiria esperar até o final do ano para realizar a avaliação da capacidade, quando o limite de demanda de 85% seja atingido pela 30ª vez nesse período.

Como contribuição para aprimoramento do acima, recomendamos que seja definida uma "capacidade de projeto certificada" para cada subsistema, que servirá então como disparador dos gatilhos. Esta "capacidade certificada" pode ser determinada por meio de uma avaliação de capacidade por um órgão independente internacionalmente reconhecido, contratado pelo aeroporto ou pela ANAC. É importante notar que a capacidade

do projeto original pode não ser constante uma vez que com o tempo muitas melhorias operacionais, processuais e tecnológicas podem aumentar a capacidade do projeto antes de qualquer nova construção.

Como referência, o aeroporto de Atenas (ATH) aumentou ao longo do tempo a capacidade do projeto de 21 milhões de passageiros anuais para 26 milhões sem que nenhuma nova construção ocorresse. Em ATH, a abordagem adotada consiste em conduzir um estudo profissional de “determinação de capacidade” por um organismo independente, que é submetido à autoridade de aviação civil. Após a aprovação da autoridade, este se torna a nova “capacidade certificada” que leva em consideração as operações, procedimentos e melhorias técnicas atuais / esperadas. No caso de ATH, quando 90% da capacidade certificada do terminal for atingida (os dados de capacidade anuais são usados em ATH), um novo estudo de determinação de capacidade deve ser realizado. Se a demanda futura esperada não puder ser acomodada dentro desta capacidade atualizada do terminal, as expansões devem ser planejadas como uma próxima etapa.

A discussão sobre o gatilho de demanda específico a ser utilizado não está pacificada. Elementos que devem ser levados em conta incluem:

- O tempo necessário para realizar a avaliação de capacidade e verificá-la / certificá-la;
- A taxa anual de crescimento da demanda, ou seja, se atingirmos 85% teremos mais três anos de capacidade ou mais dez anos;
- O tempo requerido para avaliação de capacidade, alternativas de solução de melhoria de capacidade como melhorias em processos e adoção de novas tecnologias, aprovação de *business case*, aquisição, treinamento e implementação;
- O tempo necessário para o planejamento, projeto, aprovações das autoridades, construção, teste e início operacional.

Em suma, o gatilho escolhido deve refletir a quantidade de tempo requerido para remediar a limitação de capacidade, considerando as especificidades locais.

As empresas aéreas concordam que 85% é um gatilho de demanda razoável a ser aplicado e solicitam ainda que este número continue a ser avaliado com base em experiências individuais nos aeroportos. Isso sempre deve ser conduzido com a aplicação de *consultation* aos usuários durante todo o processo.

Seção 2) Terminal

2.1) Considerações gerais

Deve-se levar em conta o perfil do passageiro/aeroporto – se negócios ou lazer, com o objetivo de garantir a conectividade durante a hora pico, diminuindo o *minimum connecting time* (MCT), de forma a otimizar a infraestrutura do terminal. No caso presente, a realidade observada em Viracopos é de que o aeroporto é disfuncional sob o eixo de sua conectividade, sendo necessário promover melhorias na infraestrutura que priorizem um MCT competitivo e eficiente que promova uma melhoria substancial na eficiência da conectividade.

Entendemos que as áreas comerciais representam uma importante fonte de receita para os aeroportos, mas não podemos esquecer que o principal objetivo do aeroporto é viabilizar o transporte de passageiros de forma célere e eficiente. Nesse sentido, é importante que as áreas comerciais estejam disponíveis como uma alternativa de serviços e conveniência para o passageiro, mas em tempo algum criando obstáculos e labirintos de áreas comerciais que tornem os fluxos mais complexos apenas com a finalidade de aumentar as oportunidades de consumo em detrimento da experiência do passageiro.

Neste sentido, é necessário que a sinalização para os passageiros seja clara e objetiva, obedecendo uma ordem de hierarquia em que as necessidades operacionais do aeroporto prevaleçam sobre as comunicações comerciais. Atualmente, a sinalização em Viracopos é bastante deficiente.

A partir da decisão de construção e/ou expansão do terminal de passageiros, as soluções a serem adotadas para minimizar os distanciamentos entre a área de *check-in* e embarques, e/ou desembarque de voos e esteiras de bagagens, conexão etc., devem ser exaustivamente analisadas pelo aeroporto, com especial atenção para o quesito de experiência do cliente, principalmente em relação aos usuários enquadrados na categoria de atendimento especial.

2.2) Circulação vertical e horizontal

O terminal de passageiros deve possuir sistemas, instalações e equipamentos para circulação vertical e horizontal (elevadores, escadas rolantes, esteiras rolantes etc) suficientes para o correspondente fluxo de passageiros. A circulação vertical é especialmente crítica para aeroportos em que exista fluxo de conexões entre pisos distintos no terminal.

Existe a necessidade de se cumprir com todas as normativas relacionadas aos passageiros com necessidades de assistência especial (PNAE), fazendo os investimentos necessários em equipamentos, infraestrutura e treinamento adequados para o atendimento. Além dos cadeirantes, existe uma gama de pessoas com necessidades especiais, cada qual com a sua característica e carecendo de uma infraestrutura e atendimento adequados para que possam ter uma melhor experiência no aeroporto. A quantidade de equipamentos a ser instalada deve levar em consideração a projeção da demanda de passageiros e sua evolução demográfica.

É importante que a solução proposta esteja adequada ao fluxo de passageiros, capacidade envolvida etc., e que situações observadas em outras concessões em relação a capacidade limitada dos elevadores em locais estratégicos entre pisos embarque e desembarque, esteiras rolantes somente para um sentido (e não de fluxo e contrafluxo) não se repitam. Neste sentido, sugerimos que para aeroportos com mais de 5 milhões de passageiros anuais sejam realizadas simulações computacionais para validar as premissas assumidas para a circulação.

2.3) Sistemas de uso comum

A instalação de sistemas de uso comum deve ser necessariamente precedida de um adequado processo de *consultation* e aprovação de um *business case* pelas partes. Infelizmente notamos situações em que concessionários reduziram a infraestrutura de atendimento (posições de *check-in*), impuseram custos adicionais quanto a aplicação de funcionalidades de cada empresa aérea no ambiente comum e impediram a aplicação de soluções desenvolvidas pelas mesmas, impactando negativamente suas capacidades e eficiências operativas.

Em concessões passadas o sistema de compartilhamento de equipamentos de terminal era considerado um elemento aeroportuário obrigatório. Ao longo do desenvolvimento dos projetos de novos terminais e/ou expansões dos atuais terminais, este tema tem se mostrado altamente controverso, como demonstramos a seguir:

- A obrigatoriedade de adoção de um determinado sistema de uso comum apresentou restrições à implementação de funcionalidades já disponíveis nas soluções tecnológicas adotadas pelas empresas aéreas. Como exemplo, totens de autoatendimento de uso comum possuem restrições quanto a cobrança de serviços explorados pelas empresas aéreas, sendo que para viabilizar tal funcionalidade houve a necessidade de customização de uma quantidade de equipamentos para cada empresa aérea, contradizendo o conceito de compartilhamento;
- A tecnologia avança em ritmo acelerado, permitindo a constante revisão dos modelos operacionais, com impactos diretos em seus custos. Outras soluções tecnológicas (por exemplo, KVM com até oito entradas) viabilizam a implantação de recursos de forma compartilhada sem restringir a adoção das soluções tecnológicas estabelecidas pelas empresas aéreas;

- A adoção em larga escala de serviços via internet, principalmente para atividade de *check-in*, juntamente com a disponibilidade de serviços *wi-fi* eficientes, proporcionam a adoção de soluções e recursos podem dispensar o uso do sistema compartilhado e de uso comum, proporcionando eficiência de custos e flexibilidades operacionais para empresas aéreas e aeroportos;
- A adoção de sistemas de *self bag drop* compartilhados proporcionaram otimização de recursos na área de atendimento de check-in. Porém, a falta de entendimento quanto às necessidades operacionais na área de triagem de bagagem criou mais custos para empresas aéreas, seja quanto a mão de obra bem como em relação a equipamentos de apoio de solo.

2.3.1) Custos dos sistemas de uso comum

Os custos abrangendo a implantação do sistema de uso comum sempre são relevantes, pois além da condição imposta na adesão de tal serviço, cujas condições comerciais podem ser mais expressivas se comparadas aos modelos desenvolvidos pelas empresas aéreas, há demandas que são previamente requisitadas para desenvolvimento nos ambientes e funcionalidades de cada rotina pelas empresas aéreas para posterior inclusão na solução proposta pelo administrador aeroportuário.

Adiciona-se a este contexto, as certificações envolvidas para habilitar o pleno funcionamento das atividades necessárias para uso dentro da nova solução proposta, as quais são atribuídas as empresas aéreas a partir da definição pelo aeroporto do fornecedor eleito. Em alguns casos há necessidade de desenvolvimento de projeto tecnológico adequado a solução proposta, implicando em custos e dedicação de recursos.

No tocante ao sistema CUTE, o operador aeroportuário é um grande beneficiário de sua implementação, já que esta solução possibilita postergar a necessidade de investimento em ampliação da infraestrutura.

Destaque-se ainda, que para aeroportos de grande e médio portes, o uso do CUTE não gera necessariamente eficiência para operações domésticas, já que as empresas aéreas tipicamente contam com posições dedicadas (GRU, GIG, CNF, SSA, NAT, BSB). Já nos casos em que o CUTE é a única solução para viabilizar o aumento da capacidade e/ou a acomodação de novas entrantes, as empresas aéreas entendem que o aeroporto, como beneficiário do crescimento das operações e receitas aeroportuárias, deve participar do compartilhamento do investimento necessário para instalação do mesmo.

Por fim, as empresas reconhecem a conveniência operacional e benefícios que podem advir da implantação de soluções de uso comum em certos aeroportos brasileiros, mas requerem que a ANAC faça mandatório que tais processos sejam precedidos de *consultation* estruturado entre as partes como forma de garantir o necessário equilíbrio entre eficiências operacionais e seus custos.

Como parte do processo de *consultation*, caso essa seja a solução acordada entre as partes, deve ser dada oportunidade que as empresas aéreas conduzam um processo direto de licitação e contratação de provedor, ou seja, que o contrato para o sistema CUTE não seja necessariamente realizado pelo operador aeroportuário.

Caso as empresas aéreas concordem que o processo de licitação e contratação deverá ser realizado pelo concessionário, as empresas aéreas devem ser consultadas quanto ao escopo e SLAs a serem contratados.

2.4) Áreas no lado ar

Os contratos de concessão preveem a necessidade de investimentos na infraestrutura de pátio e pista bem como na infraestrutura de subsistemas do terminal de passageiros focando sempre no atendimento e experiência do passageiro. No entanto, entendemos que é necessário que o contrato preveja também a infraestrutura necessária para atender as empresas aéreas bem como a comunidade aeroportuária.

É essencial que os aeroportos ofereçam a infraestrutura necessária de *back-office* e salas de apoio próximo ao pátio de aeronaves para alocação das equipes de serviços auxiliares e manutenção aeronáutica, de forma a aumentar eficiência operacional das empresas aéreas, contribuir com a pontualidade e minimizar tempo de uso das posições de pátio de aeronaves. Importante frisar que muitos aeroportos carecem de área dedicada ao atendimento de operações irregulares (cancelamentos e/ou atrasos).

Além disso, as empresas aéreas e ESATAS devem oferecer aos colaboradores das equipes de rampa e manutenção infraestrutura de vestiários com chuveiros, sanitários e lavatórios e com área mínima estabelecida pela NR24. No entanto, constatamos que quando somada às necessidades individuais de cada uma das empresas aéreas e ESATAS, não há disponibilidade de área nos aeroportos para atender uma exigência normativa. Sendo assim, entendemos que deve ser prevista a necessidade de investimento pelos aeroportos para atender a NR24 da comunidade aeroportuária ainda na Fase 1B do contrato de concessão, podendo os custos de manutenção e consumos dessa infraestrutura ser repassado para as empresas aéreas e ESATAS.

2.5) Portões embarque para posições remotas

As operações remotas de aeronaves são parte integrante da operação em muitos aeroportos, especialmente quando a capacidade das pontes de embarque de passageiros é atingida. Constatamos, entretanto, que áreas disponibilizadas para tais operações não são concebidas para o embarque remoto.

As empresas aéreas recomendam que os padrões para embarques realizados em pontes como áreas de espera, formação de filas, tamanho do portão de embarque e comodidades aos passageiros sejam igualmente considerados para desenho e operação para embarques remotos.

2.6) Utilidades nas posições de parada de aeronaves

As empresas aéreas solicitam que seja avaliada, por meio de um processo de *consultation* em cada aeroporto, a adoção de infraestrutura para fontes externas de energia (400Hz) e *Pre Conditioned Air* (PCA). Tais soluções propiciam uma considerável redução no trânsito de equipamentos de apoio de solo nas vias de serviço da área restrita, bem como do estacionamento dos mesmos para cada empresa nas áreas de "envelope" das posições de parada de aeronaves. Impactos positivos incluem ainda:

- Redução de emissão de carbono;
- Redução de impactos ambientais por possíveis vazamentos de óleo diesel e/ou óleo lubrificante de motor dos geradores;
- Redução na movimentação de equipamentos dentro do sítio aeroportuário e suas implicações em segurança operacional e do trabalho;
- Maior eficiência para acoplagem nas aeronaves (simples de operar se comparado ao gerador diesel);
- Maior precisão no fornecimento da energia, garantindo uma estabilidade superior se comparada ao gerador diesel, trazendo mais segurança e confiabilidade nos atendimentos de *Smart Fuel*;

2.7) Área de triagem de bagagens e cargas

A IATA solicita que seja dada maior atenção a este aspecto da infraestrutura aeroportuária, pois trata-se de uma atividade altamente dinâmica e de intensa movimentação, com a necessidade de espaço apropriado para atividade de conexão e triagem de bagagens e cargas.

Um dos elementos nesse aspecto é a ausência de um Baggage Handling System (BHS), fundamental para uma melhor eficiência operacional. Existem inúmeras considerações tecnológicas e alternativas operacionais por trás de um sistema de manuseio de bagagem eficaz, que podem ajudar o aeroporto a alcançar excelência operacional e eficiência no manuseio de seus volumes de bagagem, além de permitir uma ampla automatização dos atuais sistemas.

À medida que as empresas aéreas expandem suas operações, novos equipamentos são incorporados a frota e passam a operar em aeroportos estratégicos. Consequentemente toda a infraestrutura aeroportuária sente tais reflexos, afetando diretamente a atividade relativa ao fluxo de bagagens e cargas, principalmente em se tratando de aeroportos com expressiva conectividade.

Neste sentido, torna-se necessário o planejamento e disponibilização de áreas apropriadas para triagem e/ou conexão de bagagens e cargas, bem como a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio em torno das aeronaves durante o procedimento de operação em solo.

As áreas de triagem devem ser dotadas de cobertura, fluxos de circulação bem definidos e infraestrutura necessária para gestão da operação pelas empresas aéreas. No que abrange a conectividade de cargas, a disponibilidade de tal área otimizará consideravelmente o fluxo e tempo de trânsito de volumes, uma vez que os terminais de cargas estão localizados distantes dos terminais de passageiros.

2.8) Pontes de embarque

Considerando a experiência do passageiro e a qualidade da infraestrutura disponível, entendemos que é fundamental prever um percentual mínimo de atendimento de passageiros em pontes de embarque..

A experiência da indústria mostrou que a evolução dos indicadores previstos entre a primeira e a sexta rodada de concessões no país foi acertada, uma vez que malha internacional no Brasil é caracterizada por uma alta simultaneidade, tornando a exigência de 95% de passageiros internacionais atendidos em pontes de embarque de difícil atingimento e potencialmente excessivamente onerosa.

Dessa forma entendemos que os parâmetros previstos na sexta rodada de concessão de 70% de atendimento de passageiros domésticos em pontes de embarque e 85% dos passageiros internacionais devem também ser replicados para a Relicitação do Aeroporto de Viracopos. O acordo de nível de serviços entre o aeroporto e as empresas aéreas sobre o percentual de passageiros atendidos em pontes de embarque deve evoluir ao longo do tempo, pois variáveis como horários de pico, *turn around* e dados demográficos dos passageiros, precisam ser levados em consideração para a determinação dos níveis de serviço em relação as pontes de embarque.

Sugerimos que o contrato preveja a possibilidade de que em casos específicos, a empresa aérea possa solicitar ao aeroporto atender determinado voo em posição remota sem que esse voo seja contabilizado na determinação do cumprimento ou não do indicador em questão.

2.9) CONOPS

Um elemento a ser considerado, e que engloba o acima exposto, é a necessidade de o operador aeroportuário desenvolver um conceito de operação (CONOPS) em consulta as empresas aéreas, que determinará as especificações operacionais mínimas para o aeroporto. O CONOPS deve ser revisado periodicamente, incluindo os níveis de serviço para pontes de embarque. Neste sentido, solicitamos que a Agência requeira do operador o estabelecimento de um CONOPS em conjunto com as empresas aéreas.

2.10) Áreas de circulação

O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) fornece orientação para os parâmetros de dimensionamento em muitas áreas do aeroporto por meio das diretrizes de nível de serviço. No entanto, há pouca ou nenhuma orientação fornecida para áreas de circulação e corredores. Por exemplo, em Salvador (SSA), um novo *pier* foi projetado, construído e está em operação, no entanto, é muito estreito para circulação e filas.

O *Airport Development Reference Manual* (ADRM) da IATA fornece orientação geral para áreas de circulação na seção 3.4.6.2.3 devendo considerar se as áreas de circulação contêm fluxos unidirecionais ou bidirecionais de passageiros. Uma regra geral usada é a adoção de um corredor de 10m de largura. Se o *pier* tiver portões de embarque em ambos os lados, uma largura de 35-40m é aceitável.

Instalações para circulação:

3.4.6.2.3 For Circulation Facilities

1. Determine the design passenger flow per hour for travel in one direction and convert into passenger flow per minute.
2. Calculate the required effective width.
3. Adjust the required effective width to account for edge effects. Total (net) width equals to effective width plus one meter on each side of the corridor.

If circulation facilities allow movements in both directions, use total passenger flows for both directions for step 1 and adjust total width by adding 0.5 meters for each side of the corridor plus another 1 meter for counter-flow effect.

Moreover, some other considerations need to be taken:

- Provision of travellers should be in addition to the width required to accommodate 100% of passengers using the corridor (0% using the traveller)
- The minimum width of the corridor should allow the use of buggies for PRMs plus an additional minimum width for passengers walking through

Figura 2 - IATA Airport Development Reference Manual 11th Edition, Section 3.4.6.2.3

A IATA recomenda incluir pelo menos o material de orientação do ADRM acima para o planejamento das áreas de circulação e corredores.

2.11) Relatórios de nível de serviço

Da mesma forma que o aeroporto é obrigado a publicar seu desempenho mensal para o IQS (ver PEA # 55), o mesmo deve ser obrigado a publicar seus resultados mensais de nível de serviço (LoS). Este deve estar facilmente acessível no site do aeroporto, reportando sobre o desempenho dos padrões de nível de serviço, identificando o padrão relevante e o histórico de desempenho mensal.

Um exemplo para referência pode ser visto nos relatórios de desempenho de London Heathrow (LHR) de maio de 2021¹. Em LHR, quando o desempenho (LoS) cai abaixo de um determinado nível, o aeroporto deve reembolsar uma proporção das taxas cobradas de volta às empresas aéreas.

A medição de dados e os relatórios devem ser o mais automatizado possível. O sistema de medição e relatórios devem ser acordados entre a ANAC e os aeroportos, sendo de inteira responsabilidade da administração aeroportuária. Benefícios de uma automatização incluem a eliminação das variabilidades de metodologia e qualidade na aferição de dados, sua constante provisão e consequente controle do nível de serviço durante todo o contrato – e não somente durante as capturas eventuais, e a eliminação da assimetria de informação e as consequentes disputas existentes com os operadores sobre o momento em que intervenções para reestabelecer os níveis de serviços são de fato exigíveis.

Neste sentido, a IATA recomenda que aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros ao ano devam estar dotados de sistemas automáticos de monitoramento de nível de serviço, uma vez que permitem melhor *enforcement* pela Agência e assim garantem o cumprimento dos níveis de serviço ao longo de todo contrato. Veja seção 3.2 para mais detalhes sobre níveis de serviço.

2.12) Restrições na infraestrutura aeroportuária

A busca por recursos inovadores e funcionais tem sido preponderante no desenvolvimento dos projetos de terminais de passageiros. É importante destacar que a implementação de novas soluções, bem como a

otimização de recursos, não deve comprometer as infraestruturas já existentes e necessárias para desenvolvimento do negócio, principalmente, das atividades operacionais consideradas essenciais.

A partir de experiências identificadas em concessões anteriores, foi registrada a alteração de um modelo de atendimento de *check-in* em ilha para um modelo linear, reduzindo assim a quantidade de posições de atendimento para as empresas aéreas. Além disso, projetos arquitetônicos de terminais de passageiros também apresentaram restrições e/ou perdas em sua infraestrutura aeroportuária, como:

- Perda no fluxo de acesso ao embarque para clientes que requisitam serviço de atendimento especial, como idosos, cadeirantes, menores desacompanhados etc. Em determinados aeroportos existia um fluxo distinto e facilitado para embarque de clientes enquadrados nestas condições, e que após nova configuração não dispõem mais de tal facilidade, requisitando que estes clientes sigam pelo mesmo acesso que os demais passageiros;
- Construção de novos *piers* e/ou expansões de terminais de passageiros impactaram em redução de áreas operacionais no lado ar afetando, principalmente, as atividades operacionais essenciais para atendimento de voos. Adicionalmente, houve realocação das instalações para espaços mais distantes e, conseqüentemente, maior deslocamento da mão de obra técnica, disponibilidade dos materiais necessários para execução da atividade, bem como de equipamentos de apoio em solo, provocando uma intensa circulação de veículos nas vias de serviço, comprometendo a eficiência operacional e a pontualidade das operações;
- Distanciamento em relação aos terminais de carga, que acabaram provocando expressiva mudança no fluxo de cargas em função do tempo e percurso a ser considerado, bem como deficiência relativa à iluminação nas vias de acesso entre estes prédios, pavimentação precária, falta de monitoramento por câmeras de segurança etc.
- Deficiência na disponibilidade de espaços apropriados para atendimento de clientes impactados por contingências, seja no lado ar quanto lado terra, sendo que geralmente a solução padrão é de direcionamento no atendimento dos mesmos até o check-in, potencializando uma experiência negativa aos passageiros.

Neste sentido, recomendamos que a ANAC requeira aos concessionários que quaisquer intervenções físicas ou operacionais nos aeroportos sejam necessariamente precedidas de *consultation* com as empresas aéreas

Seção 3) Tecnologia

3.1) Introdução

Embora as projeções de crescimento de curto prazo tenham mudado drasticamente por conta dos efeitos da pandemia, os temas emergentes sobre desenvolvimentos tecnológicos para enfrentar as restrições de capacidade previstas e melhoria da experiência dos passageiros nos aeroportos permanecem altamente relevantes.

O avanço das atividades de processamento fora do terminal, a busca contínua pela melhoria da experiência do cliente com interfaces eletrônicas, custos competitivos e o aumento das interações *touchless* entre passageiros, empresas aéreas e aeroportos com acesso a dados confiáveis e em tempo real continuam sendo os pilares fundamentais da indústria.

3.2) Necessidades tecnológicas nos aeroportos

De acordo com a iniciativa NEXTT¹ da IATA e ACI, a experiência futura de voo apresentará aos passageiros opções e controles pessoais ao longo de suas viagens, especialmente no que se refere aos procedimentos de

¹ https://nextt.iata.org/en_GB/

check-in. Os obstáculos regulatórios que impeçam o *check-in* 100% on-line ou móvel devem ser decisivamente removidos. A mudança progressiva de documentos de papel e autorizações de viagem não interativas para a identificação digital é essencial para essa transformação. Esta transição permitirá maior conveniência dos passageiros e aliviará as restrições existentes nos aeroportos à medida que a jornada dos passageiros vai se tornando cada vez mais personalizada.

Em resposta a essas mudanças e o aumento do número de passageiros, a crescente expectativa dos viajantes e à necessidade de personalização, os aeroportos precisam desenvolver em conjunto com empresas aéreas o conceito de viagens *seamless*, sendo a tecnologia a pedra angular para que essa transformação ocorra. Importante ressaltar que atualmente o terminal de passageiros de Viracopos não conta com sinal de celular, motivo de recorrentes reclamações por parte de seus usuários.

As empresas aéreas precisam estar envolvidas, desde o início, no desenvolvimento da estratégia tecnológica dos aeroportos, principalmente na definição dos níveis de serviços. A seguir, uma lista de soluções tecnológicas a serem discutidas, em processo de *consultation*, entre aeroporto e empresas aéreas para implementação:

- Rede wi-fi ou 5G robusta;
- *Business intelligence* (monitoramento de passageiros, dados de voo, gestão e integração de dados, KPIs & Dashboard);
- Soluções biométricas;
- Sistemas de autoatendimento;
- Automação de equipamentos e processos essenciais à operação;
- Sistemas de uso comum previamente acordados entre as partes;
- Plataforma digital na nuvem (opções de continuidade de negócios para paralisações planejadas e não planejadas, experimentação de novos serviços, soluções de autoatendimento para IROPS etc.);
- "Mensageria" com troca de mensagens maiores e mais ricas em conteúdo;
- Segurança cibernética.

Esses pontos devem levar em conta as especificidades técnicas de cada fornecedor, o custo de implementação da solução e o benefício a ser gerado de acordo com a projeção de demanda e posicionamento estratégico de cada aeroporto. O CAPEX relacionado a esses investimentos deve ser previamente aprovado pelas empresas aéreas, garantindo assim o necessário controle sobre os custos operacionais. Para mais detalhes, consulte a seção *Consultation* de CAPEX.

Capítulo III - Regulação econômica e *consultation*

Seção 1) Tarifas Reguladas

1.1) Relação com custos nas tarifas de concessão

Conforme apresentado anteriormente à ANAC, as empresas aéreas acreditam que modelos de definição de cobranças não baseados em custos podem facilmente levar a uma situação em que a concessionária obtenha lucros excessivos. É, por exemplo, o que se vive atualmente na concessão do Aeroporto de Lisboa, onde os encargos não estão relacionados com os custos e os usuários pagam significativamente mais do que deveriam.

A necessidade de aplicação de um modelo baseado em custos está ligada ao fato de não ser possível prever, ao longo da duração da concessão, muitos elementos essenciais que sustentam o cálculo das tarifas, como a evolução do tráfego, necessidades de investimento em desenvolvimentos não apenas relacionados ao tráfego, mas também relacionados aos requisitos da indústria da aviação, custo de capital, novas tecnologias, etc. As empresas aéreas acreditam que tais incógnitas podem ser mais bem resolvidas por meio de revisões periódicas de custos, encargos e níveis de serviço.

Este princípio deve ser complementado com a forma adequada de supervisão econômica, a fim de garantir que os custos sejam eficazes e eficientes e não apenas repassados aos usuários por meio de tarifas mais altas. As empresas aéreas se disponibilizam para discutir com a ANAC como tal modelo pode funcionar no contexto das concessões brasileiras. Um tópico relacionado à discussão deve ser abordar de uma maneira análoga os custos para incorporar o resultado de uma proposta apoiada no esquema tarifário atual, que não está relacionado aos custos.

Para ilustrar a relação com os custos, podemos nos referir ao mecanismo de cobrança utilizado nos Estados Unidos onde os aeroportos seguem um modelo baseado em custos. Especificamente, os aeroportos devem publicar suas informações financeiras. Mais importante ainda, essas informações são discutidas com as empresas aéreas periodicamente e usadas para determinar os níveis de tarifas para o período seguinte (isso é feito anualmente ou às vezes com mais frequência). A base das tarifas são os custos, que são reduzidos pela receita comercial esperada, antes de serem divididos pelo tráfego esperado para gerar as tarifas exigidas.

Exemplos de concessões em que os encargos são definidos por um regulador econômico e com base em um modelo *building blocks* baseado em custos são encontrados na Índia. Délhi, Mumbai, Bangalore, Hyderabad, entre outros, são todos concessionados. O regulador (Autoridade Reguladora Econômica de Aeroportos da Índia) define as tarifas para períodos de 5 anos para todos os principais aeroportos indianos².

1.2) Alternativas para aprimoramento do contrato de concessão mantendo o modelo existente

Entendemos que a ANAC pode enfrentar limitações para mudar totalmente o atual modelo para um baseado em custos na próxima rodada de concessões. Como tal, abordaremos possíveis melhorias ao modelo existente sem, necessariamente, reformá-lo por completo.

1.2.1) Permitir que os consumidores se beneficiem proporcionalmente do crescimento das atividades não aeronáuticas

Atualmente, o critério de licitação é o valor da concessão. O licitante que oferecer o maior valor é aquele que ganha a concessão. Qualquer licitante potencial calcularia, naturalmente, o valor presente das receitas que receberia (reguladas e não reguladas) versus as despesas operacionais e de capital esperadas e um custo de capital. E a licitação representaria quanto, do excedente esperado, ele está disposto a ofertar como valor da concessão à vista (ágio).

Constatando que a evolução dos preços das atividades reguladas não leva em consideração a evolução das atividades não reguladas, isso implica que o consumidor (empresas aéreas e passageiros) não se beneficia das receitas (e lucratividade) geradas com as atividades não reguladas. Ou seja, a receita adicional que o licitante está calculando fazer irá para a concessionária ou para o Estado (por meio da outorga da concessão).

Uma vez que as receitas não reguladas não existem sem as empresas aéreas e seus passageiros, é necessário que haja uma forma mais justa de os consumidores serem reconhecidos por essas receitas. Esse problema é particularmente agudo, uma vez que a lucratividade de tais atividades é significativa e, portanto, as concessionárias tendem a se concentrar em aumentar essas receitas, em certos casos negligenciando as necessidades operacionais. Se um aeroporto competisse em condições de mercado eficientes, ele usaria quaisquer lucros excedentes que gerar com suas atividades não aeronáuticas para reduzir os encargos aeronáuticos e atrair novos consumidores.

² <http://www.aera.gov.in/aera/content/>.

Conforme mencionado anteriormente, a estrutura ideal consiste em adotar um modelo *Single Till RAB*, pois isso equivale ao mecanismo de preço se os aeroportos estivessem em um ambiente competitivo. Até que isso possa ser alcançado por meio de um redesenho completo da concessão, ainda há uma série de melhorias incrementais que podem ser implementadas para permitir que os consumidores se beneficiem adequadamente, por meio de tarifas mais baixas, de atividades não reguladas:

a) Inclusão de uma variável na fórmula indicando uma contribuição explícita de atividades não reguladas

O modelo atual começa com um *revenue cap* (expresso em receita regulada por passageiro). Isso é então ajustado anualmente pela inflação e corrigido por meio de um fator X e Q. É claro que não há contribuição explícita de receitas não aeronáuticas para os clientes do aeroporto. Portanto, a solução mais direta para incorporar os benefícios das atividades não aeronáuticas na redução dos encargos consiste em incluir uma contribuição na fórmula de *revenue cap*. Isso pode ser feita na forma de um percentual das receitas não reguladas e expresso da seguinte maneira:

$$Revenue\ cap\ t = Revenue\ cap\ t-1 (1 + X + inflação)$$

$$Revenue\ cap\ t\ ajustado = Revenue\ cap\ t - A * receitas\ não\ aeronáuticas\ (t-1) / Pax\ t.$$

Onde A = percentual fixo das receitas não aeronáuticas (por exemplo, 40%).

Já existem várias concessões no Brasil que a ANAC pode analisar a fim de determinar o percentual apropriado a ser incluído na fórmula acima.

Desta forma, os consumidores, que são, em última análise, os geradores de receitas não aeronáuticas (sem voos e passageiros não há receitas comerciais), podem se beneficiar com tarifas mais baixas, ao mesmo tempo que este mecanismo continua incentivando o operador aeroportuário a ter como objetivo o aumento das receitas não reguladas.

Enquanto as empresas aéreas promovem um modelo de *single till*, entendemos que um ambiente em que algumas contribuições são utilizadas para baixar encargos já é melhor do que aquele em que não há contribuição alguma (como no caso das atuais concessões). Conforme mencionado acima, compartilhar pelo menos uma parte das receitas não aeronáuticas promove um ambiente mais saudável para o crescimento da demanda. Naturalmente, os aeroportos favorecem o *dual till*, já que lhes permite reter todos os lucros de atividades não aeronáuticas.

Operar em um modelo híbrido de *till* não é um problema para os aeroportos. Dado que o percentual a ser partilhado é definido no início do contrato, a projeção dos resultados financeiros é tão simples como projetá-los sem um mecanismo de partilha. Um exemplo de uma concessão em que o modelo híbrido é utilizado é a Índia, onde 30% das receitas não aeronáuticas são usadas como contribuição para reduzir os encargos regulados.

Observamos que as contribuições não aeronáuticas para reduzir os encargos regulados não é um conceito novo no Brasil, uma vez que a primeira rodada de concessão incluiu um conceito relacionado, denominado como Fator M. Enquanto as condições econômicas no aeroporto de Natal (NAT), que inclui um Fator M, estão abaixo das expectativas, o Fator M não deve ser visto como o "culpado" da referida deterioração da condição econômica. Como mencionado, o Fator M ou uma proporção de contribuição em um modelo híbrido é fornecido a todos os potenciais concessionários antes da licitação. Como tal, é de responsabilidade financeira exclusiva de cada proponente considerar as condições do aeroporto, dado o teto de receita, o Fator M e outros fatores relevantes para determinar suas propostas individuais.

b) Alteração dos critérios de licitação

Conforme mencionado anteriormente, o critério financeiro de licitação é o maior adiantamento da outorga ao Estado. Existem duas oportunidades de modificar os critérios financeiros da licitação para que haja uma contribuição das atividades não aeronáuticas para as tarifas aeroportuárias.

b.1) Menor *revenue cap* inicial

Uma forma de internalizar a contribuição das atividades comerciais consiste em fazer com que os operadores em potencial licitem pelo menor valor de *revenue cap* inicial. Em termos de desenho de concessão, é igual às existentes. A única diferença é que o ponto de partida não é mais o nível de tarifas que se aplicam hoje no aeroporto que está sendo concedido, mas substituído pelo limite de receita oferecido na licitação vencedora, ou seja, se os custos aeronáuticos forem maiores do que a receita aeronáutica, a concessionária terá que preencher essa lacuna com receitas não aeronáuticas.

b.2) Maior valor da contribuição

Anteriormente, propusemos a inclusão potencial de uma variável que levasse em consideração as receitas não aeronáuticas no cálculo das tarifas anuais (ver seção 1.2.1.a). Nessa proposta, o percentual é fixado pela ANAC, sendo tudo o mais fixado de acordo com o atual desenho da concessão. Uma pequena modificação para tal melhoria pode ser a definição do percentual de contribuição como parte dos critérios financeiros de licitação. Ou seja, a concessionária que oferecer a maior contribuição das atividades não aeronáuticas para a redução do teto da receita aeronáutica será declarada vencedora.

Dessa forma, o potencial concessionário, por meio do processo licitatório, revela quanto espera gerar e contribuir com atividades não aeronáuticas, obtendo um retorno razoável.

1.2.2) Revisão da metodologia para determinar o fator X

Claramente a ANAC procurou simplificar os critérios na 6ª rodada de concessão no que diz respeito ao cálculo do Fator X. Em particular, notamos que o fator X está agora totalmente relacionado com a evolução do tráfego do período anterior, mas num limite de -0,75% a 0,75%. Exemplos de como o fator X seria em diferentes cenários de passageiros são mostrados abaixo:

EXEMPLO DE DESVIOS ANUAIS MÉDIOS DE TRÁFEGO	X
Menor que -2%	-0.75%
-2%	-0.75%
-1%	-0.55%
0	-0.35%
1%	-0.15%
2%	0.05%
3%	0.25%
4%	0.45%
5%	0.65%
5.50%	0.75%
Maior que 5.50%	0.75%

Alguns dos problemas potenciais que as empresas aéreas veem com esta abordagem são:

- Se o tráfego for usado como um determinante do fator X, então o X deve ser vinculado às elasticidades. Por exemplo, quanto os custos devem crescer dado um crescimento de 1% no tráfego.
- Esta abordagem assume que a base de custos do aeroporto é eficiente.
- O fator X é limitado a 0,75%, deixando espaço substancial para a concessionária manter qualquer desempenho superior.
- O modelo não é simétrico, o que significa que o fator X já se torna negativo mesmo quando o tráfego é positivo. Como estamos falando em termos de receita por passageiro, um X negativo implica que os custos aumentam a uma taxa maior do que as receitas adicionais derivadas do crescimento do tráfego.

Entendemos que tal abordagem pode ser útil para aeroportos menores como um meio de reduzir os custos regulatórios para as partes interessadas, especialmente no contexto de recursos limitados. Entretanto, a ANAC deve reconsiderar a possibilidade de voltar aos cálculos de produtividade mais completos para concessões que envolvem aeroportos maiores.

Em qualquer caso, se a abordagem atual ainda seja aplicada, entendemos que a ANAC deve levar em consideração as questões acima destacadas, a saber, aumentar o limite de X e considerar defini-lo com base nas elasticidades.

1.2.3) Inclusão de serviços relacionados as empresas aéreas (SLA) no fator Q

As empresas aéreas consideram que o fator Q incorporado nos contratos de concessão permite aos operadores aeroportuários se beneficiar de uma remuneração excessiva. Deve ser natural esperar que os provedores de serviços se empenhem em fornecer um alto nível de serviço para manter e atrair novos clientes.

Como tal, o componente positivo (*upside*) para o fator Q gera um incentivo perverso para a concessionária dispendar mais em serviços relacionados ao passageiro, ao passo que não há de parte de mesmo e de acordo com a dinâmica do mercado, claramente, nenhuma disposição para pagar (*willingness to pay*) pelo "nível extra de serviço".

Como tal, a IATA entende que a ANAC deve remover o componente positivo do Fator Q para as futuras concessões.

Adicionalmente, o atual fator Q não incorpora uma série de serviços prestados às empresas aéreas, em muitos casos fornecidos monopolisticamente pelos operadores aeroportuários. É importante sublinhar que as empresas aéreas são os maiores clientes individuais dos aeroportos, contribuindo significativamente com mais de 50% de suas receitas.

Para gerar um melhor equilíbrio ao acima exposto, a IATA solicita que serviços específicos prestados às empresas aéreas sejam incorporados ao cálculo do fator Q. Caso a ANAC opte por manter o *upside* para o fator Q, tais serviços relacionados às empresas aéreas devem servir como qualificadores mínimos (*gate openers*) para qualquer remuneração extraordinária. Em outras palavras, se o aeroporto não cumprir com todos os índices de serviço relacionados às empresas aéreas, automaticamente o mesmo não se qualificará para o componente positivo do fator Q.

A determinação de quais serviços relacionados às empresas aéreas e indicadores de desempenho resultantes que devem ser aplicados em cada aeroporto como resultado de processos consultivos entre a concessionária e as empresas aéreas deve ser estruturado por meio de acordos de nível de serviço (SLAs). Somente para efeito ilustrativo, elementos como tempo de acoplagem e desacoplagem das pontes de embarque, disponibilidade de

ônibus e seus “tempos de reação” para acionamento são elementos que tem significativa influência sobre o *on-time performace* e satisfação dos passageiros.

O trabalho realizado anteriormente pela ANAC e SAC sobre o assunto pode servir como um bom guia para aeroportos e empresas aéreas rapidamente iniciarem suas discussões. Orientações sobre melhores práticas para acordos de nível de serviço do aeroporto estão disponíveis na IATA ³.

Assim, solicitamos que a ANAC elimine o componente positivo do fator Q e requeira que os concessionários estabeleçam um SLA com as empresas aéreas para os serviços críticos prestados às últimas. Caso a Agência opte por manter o *upside* do fator Q, a falha do operador em cumprir integralmente com o SLA deve implicar na não qualificação para a remuneração extraordinária.

1.2.4) Definição do Revenue Cap inicial

As empresas aéreas há muito argumentam que as tarifas nas concessões brasileiras devem ser baseadas em custos eficientes. Os dois itens do contrato de concessão que impedem essa relação são o *revenue cap* inicial - conforme definido na Cláusula 3.2.1 do Anexo 4 da 6ª rodada de concessão, bem como a forma como esse *revenue cap* evolui ao longo do período de concessão, com a indexação automática da inflação e a implementação de um fator X que não é calculado a partir de uma metodologia de *cost building block*, mas sim com base nas medidas de produtividade propostas.

Nesse contexto, recomendamos definir o limite inicial de receita com base no custo de operação do aeroporto. Embora seja bastante provável que essa relação de custo seja perdida ao longo do tempo, dado o funcionamento da fórmula atual, esta abordagem se mostra melhor do que a alternativa, que é definir os limites de receita com base nos encargos existentes na anterior concessão de Viracopos, que não têm relação com o custo da prestação de serviços nesses aeroportos.

No entanto, é importante considerar o seguinte ao definir os limites de *revenue cap* iniciais com base nos custos:

- Em um cenário baseado em custos, é necessário decidir sobre o modelo *till* (único, duplo ou híbrido) para definir a base do *revenue cap*. É uma posição das empresas aéreas que as tarifas devem ser fixadas em modelo *single till*, uma vez que esse seria o comportamento esperado de um aeroporto se operasse em um ambiente competitivo real. Uma visão mais detalhada da posição das empresas aéreas pode ser encontrada no Anexo II. No entanto, se for seguido um mecanismo alternativo é necessária uma consulta para determinar a correta alocação de ativos e custos.

Além do exposto acima e de acordo com os nossos posicionamentos históricos, recomendamos fortemente que o aeroporto produza uma declaração anual divulgando um conjunto mínimo de dados para a ANAC. Essas informações também devem ser disponibilizadas a quaisquer interessados, servindo, assim, como *proxy* dos controles externos do mercado, levando à transparência e comparabilidade entre cada aeroporto. Isso ajudará a aperfeiçoar as melhores práticas e, por último, contribuir para algum nível de concorrência e melhor governança dos aeroportos. Além disso, os relatórios precisam ser padronizados, tornando mais fácil para a ANAC e os usuários analisarem e potencialmente identificarem áreas de melhoria.

Para referência, propomos os elementos listados no Anexo I como um conjunto mínimo de indicadores/dados a ser divulgados.

1.3) Elementos adicionais para consideração da ANAC

³ <https://www.iata.org/contentassets/4eae6e82b7b948b58370eb6413bd8d88/airport-service-level-agreement.pdf>

1.3.1) Pré-pagamentos de serviços

No início de 2021, um dos administradores aeroportuários introduziu o conceito de pré-pagamento, comunicando que essa era uma prática comum no mercado e que havia conduzido processo de *consultation* com as empresas aéreas. Em primeiro lugar, observamos uma falta de compreensão do mecanismo de *consultation* pelos aeroportos. Especificamente, os concessionários tendem a informar as empresas aéreas de uma decisão e consideram isso uma consulta. Mais sobre este assunto será apresentado na seção de *consultation*.

Em segundo lugar, o pré-pagamento não é uma prática comum no mundo. Embora o operador em questão forneça alguns exemplos de onde este conceito é usado, pode-se observar que todos os aeroportos mencionados se referem ao conceito, mas destacam que o pré-pagamento só será utilizado caso o aeroporto tenha um problema de pagamento com uma determinada empresa aérea. De fato, até o momento, nenhum dos aeroportos citados recorreu efetivamente ao mecanismo de pré-pagamento.

O pré-pagamento de serviços e o pré-financiamento de investimentos por meio de cobranças de uso contradizem o mais relevante princípio de cobrança da OACI que é a relação com os custos⁴, segundo o qual as empresas aéreas e seus passageiros são cobrados apenas pelo custo dos serviços realmente prestados. Assim, as cobranças aos usuários devem ser executadas em uma base "conforme e quando usado".

Com base nisso, solicitamos a ANAC não permitir que os aeroportos imponham pré-pagamento de maneira indiscriminada. Caso a ANAC considere que o conceito possa ser usado como remédio para o mau comportamento de alguma empresa aérea, ela deve estabelecer claramente que o pré-pagamento só deve ser usado após autorização da ANAC em função de inadimplência pública e notória de uma empresa aérea. Para evitar o risco sistêmico o pré-pagamento deve ser proibido durante um período declarado como "força maior" pelo governo, como aconteceu com a pandemia Covid-19, período no qual os aeroportos foram compensados pelo governo por meio de reequilíbrios econômicos.

1.3.2) Flexibilização de tarifas

A flexibilização tarifária foi discutida na 6ª rodada de concessões e está sendo considerada em BSB. Conforme mencionado ao longo do documento, as empresas aéreas defendem que as tarifas sejam definidas em alinhamento com os princípios de cobrança da OACI: relação com os custos, processo de *consultation*, transparência e não discriminação. Algumas posições relevantes serão discutidas abaixo.

Primeiro, não discriminação. Permitir que uma concessionária ofereça descontos com base no horário de pico ou temporada gera um ambiente que poderá levar a distorções de mercado. Há exemplos em que essa prática resulta em conflitos significativos entre concessionárias e empresas aéreas. Como tal, as empresas aéreas solicitam que a ANAC considere a remoção desse conceito.

Em segundo lugar, a relação com os custos. Conforme discutido na Seção 1.1, o cenário ideal, conforme promovido pela OACI, deve estipular que as tarifas estejam relacionadas aos custos ao longo de toda concessão. No entanto, entendendo que isso pode ainda não ser possível no Brasil as empresas aéreas recomendam que ao menos as tarifas iniciais se baseiem nos custos.

Resumindo, apoiamos o conceito de flexibilização tarifária, desde que qualquer modificação dos níveis tarifários seja acordada pelas empresas aéreas e pela concessionária aeroportuária por meio de um processo de *consultation*, e que o agregado das tarifas respeite o teto de receita definido em contrato. Além disso, a ANAC

⁴ OACI Doc 9082 (9th edition), paragraph 1 of Foreword refers.

deve supervisionar e regular o processo de *consultation*, garantindo que o mesmo seja justo, além de impedir o abuso do poder de monopólio e desvios dos princípios da OACI.

Seção 2) Tarifas não reguladas

Seção 2.1) Tarifas especiais / Taxas de acesso / Taxas de royalties -> Áreas operacionais

Os atuais contratos de concessão separam os fluxos de receita relacionados à aviação naqueles que estão sob *revenue cap*, como pouso, permanência e os fluxos de receitas de contratos com terceiros para o uso de áreas operacionais, conforme Capítulo 11, seção II do contrato de concessão da 6ª rodada, em que os preços são livremente pactuados entre o aeroporto e o terceiro. Estas são as chamadas "tarifas especiais".

É uma posição das empresas aéreas que as tarifas impostas a fornecedores terceirizados de serviços relacionados à aviação (por exemplo, as empresas de serviços auxiliares, combustível etc.) devem estar diretamente relacionadas ao custo do aeroporto de fornecer um serviço específico a essas partes (por exemplo, depósito, infraestrutura centralizada etc.). Os aeroportos devem ser proibidos de cobrar uma "taxa de royalties" pelo "direito de acesso às áreas operacionais". Embora isso ainda seja permitido em algumas partes do mundo, já foi explicitamente proibido em outras, como na Europa, uma vez que claramente não há agregação de valor, mas tão somente a geração de receitas extraordinárias.

Uma vez que apenas algumas tarifas estão sob um teto de receita, as concessionárias terão o incentivo perverso de aumentar todas as tarifas não reguladas, incluindo "taxas de royalties", a fim de aumentar sua lucratividade e "manipular o sistema". Como amplamente aceito, quaisquer tarifas excessivas, como "taxas de royalties" cobradas de terceiros, como operadores de solo, fornecedores de combustível, serviço de catering, terminais de cargas, taxas de capatazia, sem que a concessionária tenha qualquer envolvimento na operação da carga, cobranças de percentual de serviços de manutenção de aeronaves nos hangares das aéreas, empresas de apoio e captação de carga aérea (franqueado da empresa aérea) acabarão sendo repassadas para as empresas aéreas e esses casos ocorrem em aeroportos brasileiros anteriormente concedidos.

Entendemos que a ANAC pode utilizar uma cláusula já prevista no contrato (11.10.1 na 6ª rodada⁵) que, em tese, evitaria qualquer abuso por parte da concessionária, uma vez que a Agência verificaria qualquer taxa relacionada aos custos. Embora esta seja uma cláusula muito importante e que ainda precisa ser testada, pode haver problemas uma vez que as concessões não estão relacionadas a custos e envolvem o pagamento antecipado de grandes valores da outorga.

Assim, é necessário que a ANAC esclareça o que pode ser considerado como "custo relevante" para a definição dessas taxas. Também é importante que a ANAC esclareça que somente levará em consideração "custos eficientes" ao fazer sua análise. Caso contrário, a Agência poderá permitir que ineficiências sejam repassadas aos consumidores, o que é contrário a um dos principais benefícios esperados de se ter a participação do setor privado na gestão desses ativos.

Uma alternativa mais direta consiste em incluir as receitas de todas as tarifas e encargos nas áreas operacionais como parte do cálculo do *revenue cap*, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Revenue cap} = (\text{receita de atividades reguladas} + \text{receita de atividades relacionadas à utilização das áreas de operação}) / \text{Pax}$$

⁵ "Para avaliar a observância do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá monitorar os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros aeroportos no Brasil e no exterior e a análise dos custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais".

Seção 2.2) Taxas não reguladas impostas às empresas aéreas

Existem taxas adicionais e muitas vezes não razoáveis que os aeroportos impõem sobre os serviços monopolistas que prestam às empresas aéreas (atividades / serviços que não aparecem cobertos no Capítulo XI do contrato). Os exemplos incluem aluguel de salas VIP das empresas aéreas (com a cobrança de percentual por passageiros pela administradora aeroportuária), escritórios de apoio, terminal de carga, serviços de manutenção nos hangares, etc. Com algumas exceções, esses são serviços que as empresas aéreas são forçadas a usar.

Seria importante que a ANAC enfatizasse no contrato que qualquer taxa relacionada às atividades das empresas aéreas estaria sujeita a um recurso à ANAC, que analisaria tais recursos com base nos custos eficientes que poderiam ser incorridos pela concessionária no fornecimento de tais serviços e limitados as correções pela inflação.

Seção 2.3) Criação de novas taxas não reguladas

Conforme explicado anteriormente, o contrato de concessão cria incentivos para a concessionária desenvolver as atividades / receitas não aeronáuticas. Em princípio, não nos opomos a esse incentivo, desde que haja um benefício proporcional para os consumidores.

No entanto, e conforme destacado nas seções anteriores, as concessionárias podem vir a adotar uma abordagem equivocada e negativamente impactar as empresas aéreas por meio de tarifas não reguladas. E, levando isso ao extremo, algumas concessionárias chegaram a criar taxas para serviços que se supunham fazer parte das atribuições dos aeroportos. Como exemplo, o aeroporto GIG impôs uma taxa para "jardinagem" ou "manutenção" de suas áreas verdes.

A criação de novas taxas deve necessariamente ser feita em consulta junto às empresas aéreas, seguindo conceito semelhante à "proposta apoiada", com direito de recurso à ANAC. Assim, recomendamos que uma cláusula neste sentido seja incluída na próxima rodada de concessões, com a atualização dos itens e serviços que compõe e remuneram os serviços

Seção 2.4) Custos relativos ao processo de inspeção de segurança das bagagens despachadas

Como parte da evolução das necessidades de segurança contra atos de interferência ilícita a ANAC determinou que todos os aeroportos do país devam checar 100% das bagagens despachadas em voos domésticos e internacionais. As empresas aéreas apoiam incondicionalmente essa medida. Há, entretanto, preocupação sobre o modelo adotado, uma vez que os operadores aeroportuários devem prover o espaço, equipamentos e eventualmente o serviço, mas podem remunerar-se por esses elementos.

Neste sentido, a forma e valor de remuneração devem ser acordados por meio de um processo de *consultation* entre a concessionária e as empresas aéreas, o que implica no carregamento dos custos pelas últimas. As empresas aéreas defendem que este custo deve ser atribuído a concessionária, sendo o mesmo deduzido das outorgas a serem pagas ao poder concedente.

Seção 3) Consultation

A IATA reconhece a evolução trazida pela ANAC para aprimorar, constantemente, os contratos de concessão aeroportuária, incluindo a introdução do princípio de *consultation* com o objetivo de dar aos aeroportos e empresas aéreas mais liberdade para acordar a melhor forma de conduzir suas relações e negócios. Entendemos, porém, que existem ainda gaps de utilização dessa ferramenta que necessita de etapas mais claras, responsabilidades e processo objetivos, que são essenciais para alcançar equilíbrio e equidade, com mediação da ANAC, entre todos os interlocutores envolvidos.

Ao permitir que as partes tratem, em conjunto, os diversos elementos da execução do contrato, a ANAC não precisa mais prescrever, excessivamente, uma série de componentes, reduzindo o risco de assimetria de informação e o custo regulatório. Um processo de *consultation* significativo, em combinação com a adesão aos outros princípios da OACI e um processo definido de instâncias de recurso, ajuda a limitar o poder de monopólio que os aeroportos têm em muitos aspectos, exigindo que certas decisões só sejam implementadas após a obtenção do "de acordo" das empresas aéreas que operam em determinado aeroporto. Nesse ambiente, a ANAC só seria chamada para fazer arbitragem caso as partes não chegassem a um entendimento. No entanto, isso não significa que a ANAC não deva estar envolvida no processo. É fundamental que a Agência esteja presente, uma vez que não há equilíbrio de poder entre aeroportos e empresas aéreas, tornando necessário que a ANAC intervenha para resolver as diferenças.

As empresas aéreas registram que houve progresso nos últimos anos, mas o processo de *consultation* ainda é uma novidade no marco regulatório brasileiro, no qual tanto as empresas aéreas quanto os aeroportos estão em uma "curva de aprendizado". Este capítulo propõe uma estrutura mínima para um processo de *consultation* adequado. Acreditamos que por meio dessa estrutura será possível garantir um processo consistente, bem como referências para evitar conflitos desnecessários entre as partes, permitindo que as consultas sejam mais construtivas, previsíveis, estruturadas e apoiem as partes na tomada conjunta das melhores decisões para apoiar os objetivos comuns.

Recomendamos fortemente que a ANAC adote a abordagem de *consultation* a seguir. Além disso, há disposição para uma discussão mais abrangente dessa proposta com a ANAC e a concessionária. Para fins de simplificação, esta seção será dividida em *consultation* financeiro e *consultation* de infraestrutura.

Seção 3.1) *Consultation* financeiro

Os aeroportos devem realizar consultas financeiras anuais com as empresas aéreas e produzir um conjunto mínimo de relatórios padronizados para permitir que a ANAC, os usuários e outros interessados acompanhem o desenvolvimento da execução da concessão, analisem o desempenho financeiro da concessionária, bem como discutam e tomem decisões colaborativas sobre categorias e níveis de cobrança justificados.

Essas consultas anuais devem permitir que as empresas aéreas e a ANAC entendam se os estímulos e incentivos, como os fatores X e Q, estão gerando os comportamentos esperados da concessionária. As consultas também são importantes para antecipar possíveis desvios do plano financeiro original e permitir que o aeroporto, empresas aéreas e a ANAC os abordem de forma construtiva e evitem pressões sobre tarifas não reguladas para empresas aéreas e prestadores de serviços.

Com relação às tarifas o quadro de concessões aeroportuárias brasileira tem três elementos:

- Reguladas, que são prescritas pela ANAC, incluindo seus reajustes periódicos;
- Não reguladas, que são colocadas para discussão entre as partes e entendidas como "orientadas pelo mercado";
- Encargos especiais, cobrindo serviços prestados às empresas aéreas por diferentes fornecedores, como assistência em solo, catering e combustível para aviões.

As modificações sugeridas para esses elementos, se houver, precisam ser discutidas e acordadas com as empresas aéreas com muita antecedência, pois têm implicações nos orçamentos. Normalmente, as empresas aéreas completam seus ciclos orçamentários em outubro, quando idealmente quaisquer alterações precisam ser incorporadas. Para alcançar o acima exposto, é necessária uma ampla antecipação. Assim sugerimos para consideração as seguintes etapas:

Etapas 1: Aeroportos apresentem "casos para mudança" para toda a comunidade de empresas aéreas

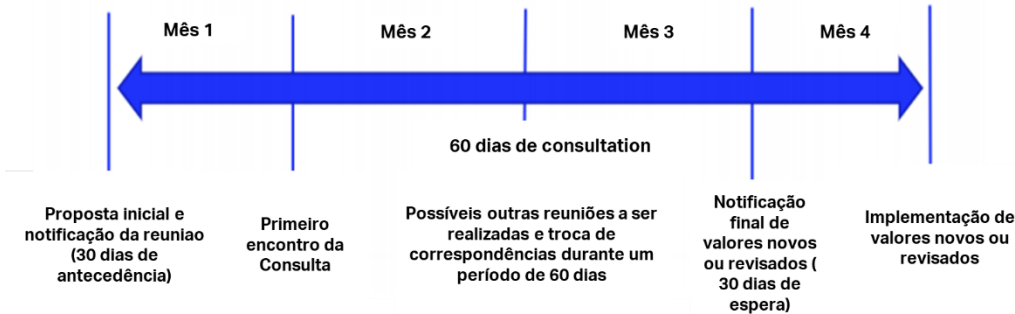
Uma vez que esta discussão afetará todas as empresas aéreas que operam no aeroporto, a concessionária deverá consultar todas as partes para entregar e discutir sua proposta detalhada. Para permitir seu planejamento é importante que as empresas aéreas sejam informadas da consulta com bastante antecedência.

Tanto os representantes das empresas aéreas locais quanto os especialistas da sede de empresas nacionais e estrangeiras devem ser informados. Por consistência e previsibilidade, recomenda-se que as consultas sejam realizadas anualmente por volta da mesma data. Além disso, quaisquer reuniões individuais devem ser evitadas o tempo todo.

Em termos de conteúdo, o aeroporto deve fornecer uma agenda e informações financeiras detalhadas antes da consulta para permitir que as partes interessadas se preparem adequadamente. A proposta deve contar com a justificativa completa para a mudança, incluindo as razões subjacentes. Caso o aeroporto proponha aumentos ou novas taxas, é necessário apresentar um *business case* composto por uma demonstração clara e tangível do impacto nos níveis de serviço. Todas as reuniões, incluindo as posições das partes interessadas sobre o assunto proposto, devem ser devidamente documentadas e assinadas pelas mesmas, uma vez que servirão como documentação de apoio à ANAC caso o regulador seja solicitado a fazer uma determinação.

A separação de encargos / taxas ou a criação de novos encargos / taxas sem justificativa clara ou sem acordo expresso das empresas aéreas deve ser sumariamente rejeitada.

Cronograma proposto: o convite para consulta e os materiais devem ser entregues 6 meses antes da data de efetivação pretendida da mudança proposta. Para atender aos ciclos orçamentários das empresas aéreas, isso deve acontecer por volta de abril, para início de vigência das tarifas no ano calendário seguinte.



Etapa 2: envolvimento com as empresas aéreas

Após a entrega pelo aeroporto de todas as informações exigidas, deve-se considerar de 2 a 4 semanas para que as empresas aéreas analisem adequadamente as informações.

Etapa 3: reuniões de consulta entre o aeroporto e as empresas aéreas

As empresas aéreas propõem que a primeira reunião de consulta seja realizada em meados do primeiro mês do processo (meta: 15 de abril). Tal consulta poderá ser seguida de consultas subsequentes, se necessário, por 2 meses (15 de abril a 15 de junho), com o objetivo de chegar a um acordo sobre as alterações propostas. Até o dia 15 de junho, o aeroporto deve entregar à ANAC o resultado da consulta - acordo ou desacordo - com toda a documentação de suporte para ajudar o regulador a entender o estágio da discussão e facilitar uma decisão.

Etapa 4: Determinação pela ANAC

Se houve acordo propomos que a ANAC homologue a decisão ao final de 4 semanas após ter recebido toda a documentação de apoio (15 de julho).

Caso a Etapa 3 resulte em desacordo, as 6 semanas seguintes podem ser usadas para uma revisão do processo pela ANAC com o aeroporto e as empresas aéreas, visando entregar uma decisão final até 1º de setembro.

Para evitar assimetria de informação e atrasar a conclusão do processo, as empresas aéreas reiteram a importância de a ANAC participar em todas as reuniões de consultas. Além disso, caso a assistência da ANAC seja necessária, as empresas aéreas sugerem que a Agência considere a realização de reuniões de mediação com o aeroporto e as empresas aéreas para chegar a uma decisão rápida e mutuamente aceitável.

Etapa 5: Anúncio das tarifas e a data de vigência

A decisão final das tarifas será anunciada em 1º de setembro, com data efetiva de 1º de janeiro do ano seguinte. Este período permitirá que todas as alterações administrativas necessárias sejam feitas para que as taxas atualizadas entrem em vigor.

A IATA dispõe de mais informações sobre o processo de *consultation*⁶.

3.2) Consultation de CAPEX e de desempenho de aeroportos

Consultations adequadas de CAPEX são necessárias para alinhar os objetivos da concessionária do aeroporto e das empresas aéreas em termos da proposta geral de valor do aeroporto, posicionamento estratégico, oferta de produtos, nível de serviço e, eventualmente, custos. Com esse processo, a concessionária e as empresas aéreas têm a capacidade de autodeterminar sua trajetória, retirando do regulador a obrigação de uma decisão com riscos significativos de assimetria de informação.

Qualquer CAPEX significativo, exceto para a Fase 1B, deve ser a etapa final a ser empreendida, não apenas por causa de sua magnitude típica em termos financeiros, mas também por causa de todas as implicações de planejamento, impactos operacionais e de custo que ela acarreta. Nesse sentido, as empresas aéreas entendem que uma melhor abordagem é primeiro explorar alternativas para maximizar a capacidade operacional das infraestruturas existentes, melhorando os processos e, potencialmente, fazendo uso da tecnologia para aumentar a capacidade e a eficiência antes de realizar um CAPEX significativo.

Uma vez que esta discussão afetará todas as empresas aéreas que operam no aeroporto, a concessionária deverá consultar todas as partes para entregar e discutir sua proposta detalhada com as empresas aéreas. Para permitir seu planejamento é importante que estas sejam informadas da consulta com bastante antecedência.

⁶ <https://www.iata.org/contentassets/4eae6e82b7b948b58370eb6413bd8d88/airline-engagement-in-consultations.pdf>.

Tanto os representantes das empresas aéreas locais e estrangeiras quanto os especialistas da sede devem ser informados. Por consistência e previsibilidade, as empresas aéreas recomendam que as consultas sejam realizadas em reuniões trimestrais em torno da mesma data. Além disso, quaisquer reuniões individuais devem ser evitadas o tempo todo.

Em termos de conteúdo, o aeroporto deve fornecer uma agenda e informações operacionais detalhadas antes da consulta para permitir que as partes interessadas se preparem adequadamente. As informações operacionais relevantes a serem discutidas incluem as métricas operacionais dos períodos anteriores, bem como todos os elementos listados no fator Q aplicável, SLAs, utilização e desempenho de cada subsistema do aeroporto principal, com explicações detalhadas e itens de ação para desvios substanciais do plano ou metas de desempenho.

As empresas aéreas estão convencidas de que tal abordagem irá, com o tempo, melhorar a colaboração entre as partes, ajudando a alinhar objetivos e incentivos. Todas as propostas devem incluir a justificativa completa para a mudança, englobando as razões subjacentes. Todas as reuniões, incluindo as posições das partes interessadas sobre o assunto proposto, devem ser devidamente documentadas e assinadas por todas as partes, pois servirá como documentação de apoio à ANAC caso o regulador seja solicitado a fazer uma determinação. Por fim, caso a proposta incida sobre taxas, o aeroporto deve realizar uma consulta financeira, nos termos anteriormente descritos.

De acordo com as condições do contrato, os operadores devem garantir que suas infraestruturas atendam aos níveis de serviço especificados. Nesse sentido, estes precisam ser revistos exaustivamente durante as consultas, com o operador demonstrando a evolução dos níveis de serviço, incluindo uma análise de quando estes deixarão de ser consequentemente cumpridos, o que deve ser o ponto de partida para uma discussão sobre qual o tipo de intervenção precisa ser realizada (processo, tecnologia ou CAPEX). As empresas aéreas recomendam que a ANAC participe como ouvinte das reuniões.

Assim que for tomada uma decisão sobre o tipo de medida a ser executada, o operador deve comunicar a todas as empresas aéreas e partes interessadas afetadas, e demonstrar a extensão da intervenção, incluindo explicações detalhadas sobre a "capacidade adicional" a ser adquirida, a "vida" prevista de tal medida e suas implicações operacionais e de custos. Após a assinatura das partes, a concessionária deverá protocolar o processo na ANAC conforme as exigências do contrato.

Dada a importância da Fase 1B para o ciclo de CAPEX, as empresas aéreas propõem uma abordagem detalhada para que aconteça uma consulta adequada.

Conforme submissão anterior das empresas aéreas, devem ser usados todos os 5 anos do primeiro ciclo de RPC, o que se alinha perfeitamente com a estrutura do contrato de concessão.

Como comentário final, as consultas financeiras e de CAPEX em muitos casos andam de "mãos dadas" e não podem ser realizadas de forma totalmente isolada, dadas as implicações em cada extremidade da equação. Como tal, é recomendado que as duas consultas ocorram simultaneamente.

A IATA publicou orientações sobre investimento em infraestrutura aeroportuária - consulta de melhores práticas, com exemplos utilizados em muitos aeroportos em todo o mundo. O *Airport Consultative Committee* (ACC) tem referências que podem ser encontradas no Anexo III.

XXX Airport Charges

- A. Basic information
- B. Cost Base
- C. Traffic and Revenue
- D. Historic Financial Information
- E. Operating Costs
- F. Asset Base
- G. Main Capital expenditure projects (if required)
- H. Non-Aeronautical information

Input
Calculation

A. Basic information

Table A1: XXX - Basic Information		Cell Type	Units	
A1.1	Airport name	Input	3-ltr code	XXX
A1.2	Ending Month of Reporting year	Input	Month	December
A1.3	Currency used in this form	Input	3-ltr code	XXX

[illegible]

B. Cost base calculations for the setting of charges

Total Cost base

Table B1: XXX - Total Cost Base (all costs if under Single till)	Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Historic	Historic	Historic	Historic	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast
B1.1 Operating Costs (excluding depreciation)	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B1.2 Depreciation	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B1.3 Cost of Capital (including tax)	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B1.4 Total Aeronautical costs	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B1.5 Contributions from non-aeronautical activities	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B1.6 Total amount to be financed through aeronautical charges	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Individual cost base items

Table B2: XXX - Aeronautical Operating Costs --> (all costs, including non-aeronautical if under single till)	Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Historic	Historic	Historic	Historic	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast
B2.1 Staff Costs	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B2.2 Other Operating Costs	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B2.3 Total	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Table B3: XXX - Aeronautical Fixed assets, depreciation and capital employed" --> (all assets including non-aero if under Single till)	Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Historic	Historic	Historic	Historic	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast
B3.1 Fixed assets (incl. Intangibles) - Net Book Value - Opening balance	Input / Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.2 Capital expenditure	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.3 Depreciation	Input negative	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.4 Other adjustments	Input positive/negative	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.5 Fixed assets (incl. Intangibles) - Net Book Value - Closing balance	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.6 Fixed assets (incl. Intangibles) - Net Book Value - Average balance in the year	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.7 Working Capital* - Average balance in the year (if included in CoC calcs)	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B3.8 Capital employed - Average (Fixed Assets + Working capital)	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Table B4: XXX - Cost of Capital - Aeronautical assets --> (all assets if under Single till)	Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Historic	Historic	Historic	Historic	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast
B4.1 Cost of Debt	Input	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B4.2 Cost of Equity	Input	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B4.3 Gearing	Input	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B4.4 Weighted average cost of capital	Input	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B4.5 Return of capital (excluding tax)	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B4.6 Corporate tax rate	Input	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B4.7 Tax	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Table B5: XXX - Non-Aeronautical (i.e. Commercial) Contributions	Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Historic	Historic	Historic	Historic	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast	Forecast
B5.1 Non-Aeronautical Revenue	Input	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B5.2 Non-Aeronautical Costs (NOTE: if under single till, do not include operating costs, as these are already included in Table B2)	Input (negative)	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B5.3 Non-Aeronautical Profit	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
B5.4 Portion of Non-Aeronautical profits used for contributions	Input	%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
B5.5 Non-Aeronautical contributions	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

* Working Capital = Short term assets (Excluding cash and equivalents) minus short term liabilities (excluding short term debt)

NOTE: If in a Single Till system, include total costs in tables B2, B3, B4 and only complete B5.1 (non-aeronautical revenue) and type 100% in B5.4 of Table B5

Input
Calculation

C. Traffic and Revenue - Detailed Breakdown

[illegible][illegible]

Input
Calculation

D. Historic Financial Statements

Table D1: XXX - Balance Sheet		Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)		
				2013	2014	2015
D1.1	Cash & equivalents	Input	'000			
D1.2	Other Short term assets	Input	'000			
D1.3	Total Short term assets	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.4	Fixed assets	Input	'000			
D1.5	Intangibles	Input	'000			
D1.6	Other Long term assets	Input	'000			
D1.7	Total Long term assets	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.8	Total Assets	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.9	Short term debt	Input (Negative)	'000			
D1.10	Other Short term liabilities	Input (Negative)	'000			
D1.11	Total Short term liabilities	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.12	Long term debt	Input (Negative)	'000			
D1.13	Other Long term liabilities	Input (Negative)	'000			
D1.14	Total Long term liabilities	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.15	Total Liabilities	Calc	'000	0.00	0.00	0.00
D1.16	Total Equity	Input	'000			
D1.17	Check account	Calc	'000	TRUE	TRUE	TRUE

Table D2: XXX - Profit and loss		Cell Type	Units	Year end in December (Amounts in XXX)								
				2013			2014			2015		
				Aeronautical	Non-Aeronautical	Total	Aeronautical	Non-Aeronautical	Total	Aeronautical	Non-Aeronautical	Total
D2.1	Revenue	Input	'000			0.00			0.00			0.00
D2.2	Operating costs	Input (Negative) / Calc	'000			0.00			0.00			0.00
D2.3	Depreciation and amortisation	Input (Negative) / Calc	'000			0.00			0.00			0.00
D2.4	Operating Profits	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
D2.5	Interest income	Input	'000			0.00			0.00			0.00
D2.6	Interest expenses	Input (Negative) / Calc	'000			0.00			0.00			0.00
D2.7	Extraordinary income/expense (net)	Input	'000			0.00			0.00			0.00
D2.8	Profit before tax	Calc	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
D2.9	Tax	Input (Negative) / Calc	'000			0.00			0.00			0.00
D2.10	Profit after tax	'000	'000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
D2.11	Dividends declared	Input (Negative) / Calc	'000			0.00			0.00			0.00

Input
Calculation

E. Aeronautical Operating Costs - Account Breakdown

[illegible][illegible]

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

G. List of main capex projects

To add as many as necessary

XXX List of Main Capex projects- Project 1

Project name	
Reason of project (driver)	
Expected output	
Total amount '000	
Currency	
Funding sources	
Split between Aero/Non-Aero assets(%)	
Year of commencement	
Year of completion	
Life of asset	

Amount Spent ('000)	
Year 2014	
Year 2015	
Year 2016	
Year 2017	
Year 2018	
Year 2019	
Year 2020	
Beyond 2021	
Total	0.00

XXX List of Main Capex projects- Project 2

Project name	
Reason of project (driver)	
Expected output	
Total amount '000	
Currency	
Funding sources	
Split between Aero/Non-Aero assets(%)	
Year of commencement	
Year of completion	
Life of asset	

Amount Spent ('000)	
Year 2014	
Year 2015	
Year 2016	
Year 2017	
Year 2018	
Year 2019	
Year 2020	
Beyond 2021	
Total	0.00

XXX List of Main Capex projects- Project 3

Project name	
Reason of project (driver)	
Expected output	
Total amount '000	
Currency	
Funding sources	
Split between Aero/Non-Aero assets(%)	
Year of commencement	
Year of completion	
Life of asset	

Amount Spent ('000)	
Year 2014	
Year 2015	
Year 2016	
Year 2017	
Year 2018	
Year 2019	
Year 2020	
Beyond 2021	
Total	0.00

XXX List of Main Capex projects- Project 4

Project name	
Reason of project (driver)	
Expected output	
Total amount '000	
Currency	
Funding sources	
Split between Aero/Non-Aero assets(%)	
Year of commencement	
Year of completion	
Life of asset	

Amount Spent ('000)	
Year 2014	
Year 2015	
Year 2016	
Year 2017	
Year 2018	
Year 2019	
Year 2020	
Beyond 2021	
Total	0.00

XXX List of Main Capex projects- Project 5

Project name	
Reason of project (driver)	
Expected output	
Total amount '000	
Currency	
Funding sources	
Split between Aero/Non-Aero assets(%)	
Year of commencement	
Year of completion	
Life of asset	

Amount Spent ('000)	
Year 2014	
Year 2015	
Year 2016	
Year 2017	
Year 2018	
Year 2019	
Year 2020	
Beyond 2021	
Total	0.00

Input
Calculation

H. Non-Aeronautical Activities

[illegible][illegible][illegible]

Appendix A: Transparency requirements for the determination of airport charges

This document provides an overview of the level of information necessary, in order to ensure a proper review and analysis of any charges proposals. The information requirements are even higher if an airport operates under a hybrid/dual till, as common infrastructure is artificially being split up.

This document is:

- structured along the building block methodology as being used in the ICAO airport charges manual, covering all relevant areas which are the baseline for determining airport charges. Along with the information requirement it also provides further explanation and justification why this level of information is needed.
- aimed to be neutral and solely to seek for enough transparency for airlines to assess the current/proposed level and structure of airport charges. As such, the document deliberately does not express IATA's positions on the determination of airport charges. IATA's position on charges can be found on our website.

(<http://www.iata.org/policy/charges/Pages/airport-atc-charges.aspx>)

Detailed Transparency requirements for the determination of airport charges

Information requirement	Justification
GENERAL INFORMATION	
<p>What are the facility/services being covered by the proposed airport charges? What facility/services are NOT covered?</p>	<p>Facility and services have to be clearly described in order to be able to understand the charges determination, i.e. what users are paying for. (ref: ICAO Doc 9082, Doc 9562).</p> <p>Not all airports cover the same facilities within the scope of airport charges, therefore detailed information on what is covered by airport charges and what is covered by other charges is required.</p>
<p>What is the till applied by the airport for setting charges (single, hybrid, dual).</p>	<p>The till of an airport impacts significantly the cost base for charges and is therefore necessary information.</p>
<p>What is the Regulatory environment?</p>	<p>Some airports may operate within a framework (e.g. price-cap regulation). The details of such regulations or other modes of operation need to be transparent in order to comprehend the charges calculation. Reference to relevant legislation or any</p>
<p>What has been the methodology for calculating the level of proposed airport charges?</p>	<p>The calculation method used by the airport (e.g. a certain formula used for the calculation) has to be disclosed</p> <p>(Also: ICAO building block methodology in Doc 9082, para 2 i) of Section II; developed in Doc 9562)</p>
<p>If the airport managing body operates more than one airport (if so: how many?), what are the effects on the level of charges?</p> <p>Have financial information been provided on a per airport basis?</p>	<p>This information is needed to understand the cost and revenue allocation among the airports in the network</p>

Information requirement	Justification
	(Also: ICAO Doc 9082, para 2 ii) of Section II; Doc 9562 para 2.37)
<p>Have annual reports, audited accounts and notes been provided?</p> <p>Has information on ownership structure been provided?</p> <p>Is the company listed on the stock market and what is the free float?</p>	<p>This information is helpful to understand the airport's charges approach and the consistency between the displayed costs during the consultation and the company's financial data.</p> <p>Ownership information is necessary to assess applicability of government/state aid rules (other funding) and to understand potential transfer pricing.</p>
<p>Are the documents also provided in English and will the consultations also be held in English?</p> <p>Who is eligible to participate in the consultation process.</p>	<p>In an international environment, setting charges applicable to international carriers, information must also be in English to allow every stakeholder the necessary involvement, to ensure that transparency is provided to all stakeholders operating in the airport.</p>
<p>OPERATING COST DETAILS</p>	
<p>Have details of cost categories been provided?</p> <p>For instance, cost categories should include at least (not conclusive):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staff cost (and number of staff incl. applicable allocation) • Maintenance cost • Information Technology cost • Utilities cost • Consulting or outsourcing cost • Other cost (e.g. rental) <p>In a dual/hybrid till operation, this information requires a higher level of detail in terms of cost split between regulated and non-regulated activities (aeronautical/commercial).</p>	<p>Staff cost comprises the overall staff cost and is a key component of operating costs of an airport. Airlines must be able to understand how the airport manages this cost and therefore any significant change and assumptions/cost drivers need to be justified (e.g. changes due to pension schemes). Changes in staffing levels correlate with the staff cost, this information is required to understand the development of the airport's facilities and services, its reflection in the cost and how and why staffing has developed and is developing in future.</p> <p>Maintenance cost may have different cost drivers and these must be understood.</p> <p>Information Technology is a key instrument for efficient management and comes at a cost. IT spending generally drives efficiency thus having a counter-effect. These effects need to be understood by airlines.</p> <p>The cost for utilities (e.g. electricity, water) is often dictated by the suppliers but as a major element in the cost base the development and its reasons need to be understood to anticipate future changes.</p>

Information requirement	Justification
	<p>Consulting/ Outsourcing can be a major cost element and it is therefore necessary to understand if any overall cost increases are driven from it (e.g. understanding the relationship between staff cost and outsourcing cost development).</p> <p>In general, the drivers for cost changes need to be provided in order to better understand if changes in charges are justified.</p> <p>Any further cost not covered by the above categories should be explained as well.</p>
<p>How does the cost develop over time?</p> <p>For charges set every 12 months, the development of cost needs to be made available over a five years period. This would mean information of the previous three years, the most recent forecast of the current year plus planning data of at least one year ahead.</p> <p>For a longer charges period, the timeline best reflects the charges period, i.e. five years would look five years back and five years into the future.</p>	<p>The cost development over time is important information as it shows in perspective the effectiveness of efficient airport management and the relevant cost for improvements of the airport's infrastructure and services.</p> <p>It also helps to understand the accuracy of previous years' planning and how correctly future cost is forecast.</p>
<p>Which efficiency initiatives have been identified?</p> <p>What is the quantified value of these initiatives?</p> <p>What is the value added over time of these initiatives?</p>	<p>In a generally monopolistic environment, where often a cost pass through is de facto in place there should and must be incentives for increasing efficiency. In a competitive environment there is naturally a motivation to do so. In both cases the airport should demonstrate its targets, efforts and results. Airlines need to see that the airport has undertaken significant efforts to mitigate cost rises.</p> <p>In a clear and concise manner, it needs to be explained what efficiency initiatives have been identified and their related value.</p>
<p>For dual/hybrid till airports, has information been split in the respective aeronautical and commercial parts?</p>	<p>Dual and hybrid till airports have to separate aeronautical from commercial costs in a highly accurate manner. Staff that provides services for both areas such as HR, Finance, Procurement etc., has to be properly separated based on sound and transparent allocation keys (e.g. HR – based on number of staff in each area, Procurement based on volume).</p>

Information requirement	Justification
	<p>Cost for utilities, IT and other costs have to be segmented as well. Caution is required as any wrongful allocation from commercial to aeronautical may impact charges without justification.</p> <p>Moreover, full transparency for this subject is required to ensure that e.g. internal cost allocation principles are executed in a fair and consistent manner, to avoid that commercial cost elements are not partially allocated to aeronautical activities.</p>
INVESTMENTS	
<p>Has a detailed list of investments (and their justification) been provided?</p> <p>What are drivers for investments and what are expected outputs?</p> <p>Are investments linked to the traffic forecast?</p>	<p>Investments are paid for through charges via depreciation and the cost of capital and they are consequently a key driver for future cost. It is therefore essential that investments are discussed, planned and agreed with airlines in full transparency.</p> <p>In case of any other modes of financing should be envisaged, these have to be made transparent.</p> <p>Detailed information about investments has to be shared openly and with all relevant stakeholders. This information must explain the why and how of investments, i.e. what drives the investment and what is the output.</p>
<p>Has the airport provided a master plan to demonstrate long term planning?</p> <p>Has the airport provided information regarding the link between capacity utilization and investments?</p>	<p>A master plan is important and needs to be discussed with airlines as it defines how a future growth strategy will be implemented. Investments in infrastructure have to be aligned with a master plan strategy to ensure investing is done for future demand and no sunk cost will materialize.</p>
<p>What is the timeline of investments?</p> <p>What trigger mechanisms have been agreed upon for the timing to start investments.</p>	<p>The timing when to start and complete investments is important information for the airport's users not only in terms of capacity and traffic planning but as well in terms of financials. Full transparency has to be provided in terms of when to invest, what is the basis for the cost estimate and when investments will be available for use.</p> <p>Moreover, airlines need to see that the investment program is realistic and not, as is often observed, over-ambitious in terms of completion dates.</p>

Information requirement	Justification
For dual/hybrid till airports, has information been split in the respective aeronautical and commercial parts?	Transparency has to be provided in a dual/hybrid till operation on the share between commercial and aeronautical investments.
<p>Investment accuracy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • How do actuals compare to previous forecasts? • Have airports included forecast in previous charges determinations depreciation/cost of capital for investments that were not made? • What is the plan of the airport in case of cost overruns for envisaged investments? • How shall cases be handled where investments are canceled and budgets are reassigned? 	It needs to be understood if planned investments, which may have been drivers for charges changes, have actually been undertaken and to what degree. This relationship has to be transparent to airlines in order to avoid double charging.
DEPRECIATION	
What is the applied asset life of existing and new assets?	<p>As a capital intensive industry, depreciation is a major cost component and needs to be well understood. Transparency is key and users need to know if internationally applied standards of accounting are used for asset life determination.</p> <p>Any deviation from international accounting standards has to be made transparent and clearly described.</p> <p>Any changes in asset life cycles or evaluation methods need to be explained.</p>
When is the start of capitalization of new assets?	<p>The timeline of investments, i.e. when does a new asset comes to live, is important to calculate an accurate depreciation rate as of the start the asset becomes operational.</p> <p>This information is also relevant to obtain transparency for any pre-funding.</p>
Which depreciation method is used and why? Have there been any changes in this methodology since the last setting of charges?	Understanding the depreciation method is important in order to see how the depreciation amount has been calculated. As well, it helps airlines to understand whether the method is internationally recognized and appropriate.

Information requirement	Justification
ASSET BASE	
<p>What individual assets make the total asset base?</p> <p>Have any revaluations/impairments been made transparent?</p>	<p>The accurate determination of the asset base is important for the calculation of the cost of capital.</p> <p>An asset schedule with assets starting at above a reasonable value shall be provided. This would help understand the value of the main investments (gross, net), the depreciation rates being applied and their cost allocation (if applicable).</p>
<p>Have any assets been sold and what has been the treatment of the proceeds?</p> <p>Has the asset base been properly adjusted for the sale?</p>	<p>Airlines need to understand the treatment of the proceeds of any assets sold during the period (i.e. whether the difference between the price and the net book value of the asset sold has been taken into account when setting airport charges).</p>
<p>In a dual/hybrid till airport, what is the value of the regulated asset base (RAB) and how has it been calculated?</p> <ul style="list-style-type: none"> • What is the methodology for allocating assets between regulated and non-regulated assets? • In particular, how common used infrastructure assets have been allocated? • Which allocation keys have been applied? • What are the resulting amounts? 	<p>The assets have to be properly assigned (aeronautical /commercial in a hybrid/dual till airport) and their value correctly reflected for the year.</p> <p>Allocation keys for common used infrastructure need to be adequate and are often based on space (sqm). The approach though may vary which is why details have to be made available to airlines</p>
<p>Has the evolution of the asset base been properly explained?</p>	<p>It is important to understand what is affecting the evolution of the asset base over time (investments, depreciation, sale of assets, other adjustments, etc).</p>
<p>Does the asset base (for cost of capital calculations) include “assets under the course of construction”?</p>	<p>Including assets in the course of construction as part of the asset base (for cost of capital calculations) would constitute prefunding, and it is important for airlines to understand if the airport is proposing such an approach.</p>
COST OF CAPITAL	
<p>Which is the methodology used for the determination of the cost of capital?</p>	<p>Due to a high proportion of fixed cost driven infrastructure the cost of capital of an airport or an air navigation services provider can have a significant impact on the level of charges. It must be agreed with the airlines and set using fair judgment and transparency at a reasonable level. Fair judgment, transparency, consideration of the specific market situation and consideration of recent relevant precedent from established regulatory bodies are key in overcoming the inherent</p>

Information requirement	Justification
<p>Have the parameters used to determine the Cost of Capital been explained and justified?</p> <p>For instance, in case of the WACC methodology the following needs to be provided:</p> <ul style="list-style-type: none"> • How is the Risk Free Rate determined? • How is the Debt Premium determined? • What was the input for the determination of the Market Risk Premium? • How has the asset/equity beta been determined? • Which gearing rate is applied and why? • Which Tax Rate is applied? • How is the WACC expressed? 	<p>challenges involved in airports and airlines agreeing a cost of capital.</p> <p>The Risk Free Rate is normally reflected through secure government bonds of a defined duration of the country in which the airport operates. Details need to be provided on:</p> <p>a) Whether the country bonds used as the basis for the rate can be considered as 'risk free'</p> <p>b) definition of the duration of bonds (1, 5 or 10 years generally) and</p> <p>b) the forward rate applied.</p> <p>The airport needs to be transparent how the rate is determined as it could be expected that it chooses the least expensive method of financing, which can be expressed with short term or long term bonds, depending on macroeconomic circumstances.</p> <p>The Debt Premium considers the risk of an airport above that of the risk free bond rates. As airports operate in a low risk environment, the surcharge is usually not significant. A generally accepted approach is to compare the airport with other companies of similar risk structure and similar credit rating, then using the average and subtracting the Risk Free Rate. An overview of the companies selected for the benchmark needs to be provided to ensure that only comparable companies are selected.</p> <p>Airlines need to be made aware if the Risk Free Rate and the Debt Premium have been used in combination with the gearing under consideration of the tax shield to calculate the cost of debt.</p> <p>Transparency has to be ensured on the Market Risk Premium as to what has been used for the determination of the rate.</p> <p>As the equity beta is derived from the asset beta, the latter is usually determined first. To compare the variations of the airport business segment over the general market, the approach to determine the actual business segment is important. A careful approach is necessary to identify comparable airports with a comparable traffic structure, region and growth rates, which is why this information is necessary to understand how the airport has calculated the beta.</p>

Information requirement	Justification
	<p>In addition, airports can be and are often compared with utilities where public information on beta values is more often available. Airlines need to understand if utilities have been considered for the beta value determination and if not why.</p> <p>Furthermore, it is important to understand if the tax rate has been included when determining the equity beta (as it allows to adjust for the tax benefit provided by the gearing of the company).</p> <p>As the determined value is important, the company has to provide information which gearing has been used and why.</p> <p>The applied tax rate shall always be mentioned as it is an important element in the calculations, impacting the WACC.</p> <p>It is important to understand if the calculations are done including an inflation component, i.e. expressing a nominal WACC and the source of the applied inflation rate should be made available for airlines.</p> <p>The difference between pre- and after tax WACC is significant, both values have to be expressed for clarity.</p>
<p>What is the basis used to determine the cost of capital?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fixed assets? • Long term assets? • Long term assets + working capital (current assets - current liabilities)? • Is cash & equivalents being included? 	<p>The cost of capital is a major cost component and every information how the calculation is done is thus important.</p>
<p>Any other adjustments?</p>	<p>Have there been any adjustments to the RAB on which the WACC is applied? This information is relevant as it drives the cost of capital.</p>
<p>In case of dual/hybrid till, has a distinction been made between the aeronautical and commercial beta?</p>	<p>As an expression of risk over the general market, the separated beta value of the airport accounts for the different risk profiles of the aeronautical and commercial business areas in a dual till environment.</p>

Information requirement
TRAFFIC FORECAST
What is the method used for forecasting future traffic? Have specific assumptions on traffic forecasts and enough granularity on traffic numbers been provided?
How accurate had previous traffic forecasts been?
Who had been involved in the forecast?
REVENUES
What is the detailed revenue per charges category (Landing & parking charges, Passenger charges, Security charges and Others)?
In a dual/hybrid till airport, what is the commercial transfer?

Justification
<p>The traffic forecast is a major element in the charges determination and detailed information on underlying assumptions have to be clearly explained.</p> <p>While a one year forecast is often less demanding, a multi-year charges period requires multi-year forecasts which are more challenging. It is important that the airport provides all information on how it has calculated future traffic.</p>
<p>To understand the level of accuracy of the forecast, the correctness of previous forecasts has to be considered, which is why this information has to be provided.</p>
<p>Traffic is driven by the airlines' passenger growth. It is therefore important to know who has provided data for the traffic forecast of the airport and how this has been taken into account in the airport's forecast.</p>
<p>As under current regulation Article 7d, the revenue of the different charges has to be explained. It is important for airlines to understand how the different charges relate to the cost and return situation of the airport.</p> <p>As with costs, revenues have to be provided for different periods (past, present and future) in order to understand the forecasting accuracy of past years and to anticipate future developments with the possibility for mitigation. Mitigation for anything such as revenue shortfalls versus plan or cost increases versus planned cost cannot be done without transparent information on both.</p>
<p>As the airlines provide a dual till airport with the customers to develop commercial opportunities, it is common practice that a portion of the commercial</p>

Information requirement
STRUCTURE OF CHARGES
Are any changes planned in the structure of charges
LEVELS OF SERVICE
<p>What is the defined level of services the users are paying for?</p> <p>Are any mechanisms in place for the case defined service levels are not met?</p>

Justification
<p>profits is shared with the aeronautical business in terms of a transfer to reduce the charges level.</p> <p>In this regard, airports need to explain to what extend and using which method of calculation a transfer has been planned and where this is expressed in the level of charges.</p>
Changes in the structure of charges must be explained and justified.
<p>As the level of services is directly linked to the cost of providing services, the information on all services levels and how they are met is required.</p> <p>As the defined level of service determines the level of charges, any deviation in the service level must be explained to outline the impact on the charges.</p>



AIRPORT CONSULTATIVE COMMITTEES (ACCs)

Operating Terms of Reference

**IATA Airports Passenger Cargo and Security (APCS)
Airport Development**

April 2017

1. Introduction

Airlines are the primary users of airports and a major source of revenue for airport authorities. While airlines are airport customers they are also business partners, as the business strategies of both airlines and airports are closely linked and the success of one often depends on the success of the other.

Airlines' requirements and comments should therefore logically be taken into account when airport infrastructure projects are being developed, so capital investments and process improvements deliver airline user's needs. In most cases airlines fund airport infrastructure developments and pay for operating costs through airport charges, and it is therefore important airport investments are affordable and jointly agreed with the airline community in advance of them being implemented.

Experience has shown that the most useful and mutually beneficial course of action when formulating airport development projects is to establish a joint consultation forum between airport authorities, their consultant teams and the airline community, initiated as early as possible in the planning and design process. This enables airlines and airports to review airport development plans, assess operational and passenger impacts, improvements, and cost benefit analysis to support informed decision making.

An important element of any consultation process is to establish meaningful and effective consultation, through a collaborative approach based on mutual respect and trust between all parties involved, resulting in transparency and detailed information being shared. Effective consultation is usually not a "one-off" meeting, and we therefore recommend an ongoing dialogue and ideally a schedule of meetings to align with the airport authorities design and development programme and major project or business case decisions.

While these principles are relevant to guide any airport – airline community capital consultation group, the IATA named forum for this type of constructive consultation is the Airport Consultative Committee (ACC).

2. ACC Formation

- 2.1. An ACC will normally be formed under the guidance of the IATA Airport Development Team in coordination with IATA's regional centre and country offices, and with the input and support of airline members which we serve. ACC's will typically be formed where no other form of regular, best practice dialogue between the airline community and airports exists or is mandated through regulation, or to guide the development of best practices.
- 2.2. The IATA representatives will seek the agreement of the airport or government authority concerned to commence consultation with the airlines on key aspects of the proposed development, from as early a stage as possible in the development process. Once the principle of consultation has been agreed, an IATA ACC will be established.

3. ACC Membership

- 3.1. IATA Airport Development representatives will typically participate directly in ACC meetings and assist with relevant topics for the agenda, in coordination with airline subject matter experts and the AOC Chair or other local airline associations as appropriate.

Due to the subject matter expertise required and scale of investments it is highly recommended that ACC activity be kept separate from AOC activity and that of other local existing airline groups.

- 3.2. Membership on the ACC is open to all airlines serving the airport involved. Airline Headquarters will be invited to nominate either a suitably qualified planning specialist or their local representative to participate in ACC meetings, while participation from the home carrier/s is highly recommended. The level of expertise required will be dependent upon the scope of the project concerned and the current development stage of the project.
- 3.3. The ACC can elect a Chairperson from the airline community, or select the relevant IATA Airport Development representative whose primary duties will include managing the ACC meeting and ensuring that all views are discussed.
- 3.4. Since many airlines are engaged in some form of alliance, partnership, code share, or marketing agreement, in order to best achieve their needs, airline groups may consider the appointment of a representative to oversee the needs of their group.
- 3.5. To ensure that local airline views and requirements are included in the ACC proposals and achieve appropriate co-ordination, the local Airline Operators Committee (AOC) is invited to nominate a representative to participate in all ACC meetings. It falls to the AOC representative (usually the AOC Chairperson) to keep the full AOC informed of all ACC deliberations. At airports with multiple terminal operations, individual terminal AOC Chairpersons may also be invited to participate.
- 3.6. If there is a sufficient level of interest, the local Board of Airline Representatives (BAR) may also nominate a representative to participate in all ACC meetings.
- 3.7. The ACC may appoint and set the mandate of subcommittees and/or specialist working groups to study and report to the ACC, through the Chairman, on any relevant infrastructure development matter.
- 3.8. When the planning and design phases are completed and construction has commenced, the membership of the ACC will normally be changed to involve airline staff appropriate to that phase. Due to the day-to-day impact the construction phase of the project may have on airline operations, the AOC will be expected to take an increasingly active role as preparations for commissioning and airport Operational Readiness are put in place. During this transition contact with the airport authorities shall be maintained.

4. ACC Objectives

- 4.1. The ACC will consolidate and wherever possible, align airline views for the benefits of users and airport authorities. Building this consensus helps to provide a focal point for consultation between the airlines and airport authorities concerned in the planning of major airport expansion projects or new airports in order to input airline functional requirements.
- 4.2. An objective of the ACC is the equitable and fair treatment of all airlines operating so a “level playing field” is provided by working as an airline community. IATA recommends a community approach is taken to all major infrastructure development programmes given the likelihood all operating airlines will be affected to some degree.

5. ACC Scope

- 5.1. The ACC is typically concerned with airport infrastructure developments, strategic planning issues and the associated Capital Expenditure (CAPEX) Programme. Underpinned by an airport development process to govern the development and selection of major project options and costs via a Business Case review, the scope of ACC's typically includes but is not limited to:
 - **Airport Master Plan** - includes land use plan, airport layouts and phasing to balance capacity and demand
 - **Aircraft Parking** - aircraft layouts and overall parking provision, stands provision including levels of pier service (contact vs remote operations) and support infrastructure i.e. hydrant fuelling, stand entry guidance, FEGP, PCA
 - **Passenger Terminal** - planning and design of new terminals, expansion of existing terminals, improving existing facilities to increase capacity and use infrastructure efficiently. Scope can include Levels of Service (LoS), passenger flows and wayfinding, baggage handling systems, staff and back of house facilities
 - **Airside and Landside Infrastructure & Surface Access Systems**
 - **Cargo Terminal Developments**
 - **Airport Support Facilities** – Maintenance Hangars, Ground Vehicle Maintenance, Inflight catering, etc.
 - **Operational Readiness and Transfer (ORAT)** – the planning and implementation phase to transition new or redeveloped facilities into operational use taking users requirements into account.
- 5.2. ACCs should seek to achieve a rational balance between:
 - The level of service provided for both passenger and cargo in their respective terminal area and field of operation;
 - The need for efficient cost effective ground handling operations and the increased facility, resource and equipment requirements to support multiple handlers;
 - Increasing demand and airport capacity improvement programmes;
 - The proposed capital investment and the resultant operating cost to airlines over an agreed period;

- The need to increase concession areas and resulting revenues and the potential impact on passenger flows and airline operations;
 - The differing needs of different airlines (domestic, seasonal, international, regional “new model”, etc.)
- 5.3. ACC activity should include an assessment of the capacity of existing facilities and a comparison with current and projected demand.

6. ACC Operation

- 6.1. Once consultation between the airlines and airport authority has been agreed, IATA representatives will work with the airport to obtain copies of the proposed airport development plans and to circulate advance information to participants prior to the ACC meeting. If this is not possible, then IATA recommends the ACC meeting should include a detailed presentation, by the authorities or their consultants, of their proposed plans.
- 6.2. To maximise the benefits of consultation, presentations may include: project objectives and justification; an overall project programme (schedule) with projected major milestones / gateway events including individual design stages, duration and phasing of works, periods of construction activity that might impact airline operations; commissioning period and dates for phased hand-over of the works. A period for Operational Readiness and Training (ORAT) should also be included in the overall plan. In addition, the presentation should include overall CAPEX and the potential future impact on airport charges.
- 6.3. ACC meetings will normally take place at the location of the proposed project and be hosted by the airport authority or base carrier(s). The dates of all proposed ACC meetings are recommended to be carefully co-ordinated to ensure adequate representation. Agreement on future meeting dates should be the closing action of ACCs.
- 6.4. Once the airport authority has presented its plans, it is recommended an airlines only session is planned at the end of the meeting to encourage a consensus view of the development proposal, and to coordinate feedback for the airport authority. ACC views and recommendations are normally presented verbally to the airport authority following the independent session, which experience indicates is a useful format to follow. Recommendations will also form the basis of ongoing ACC consultation.
- 6.5. In coordination with the airport authority, IATA will usually form meeting minutes or a meeting record.