

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2013

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS INTERNACIONAIS DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO -
ANTONIO CARLOS JOBIM, NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO/RJ, E
TANCREDO NEVES/CONFINS, NOS MUNICÍPIOS DE CONFINS/MG E DE
LAGOA SANTA/MG**

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 05/2013, publicado no Diário Oficial da União nº 103, de 31/05/2013, seção 3, página 04, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 29 de maio de 2013, resolveu submeter à audiência pública as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim, localizado no município do Rio de Janeiro (RJ), e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado nos municípios de Confins e de Lagoa Santa (MG).

Os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio do endereço eletrônico concessao.gig-cnf@anac.gov.br e formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 30 de junho de 2013.

As audiências públicas ocorreram:

a) em Belo Horizonte (MG), no dia 17 de junho de 2013, segunda-feira, a partir das 10 horas, no Auditório Paulo Camilo do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais S.A. (BDMG), localizado na Rua da Bahia, 1600 - Lourdes; e

b) no Rio de Janeiro (RJ), no dia 18 de junho de 2013, terça-feira, a partir das 10 horas, no auditório do Centro de Treinamento da ANAC, localizado na Av. Ayrton Senna, 2541 - Rua D - Barra da Tijuca.

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

I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;

II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;

III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e

IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18h do dia 14 de junho de 2013 para ambas as seções presenciais supracitadas, sendo realizada por meio do endereço eletrônico concessao.gig-cnf@anac.gov.br. Destaca-se que foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e degravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da degravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Este relatório contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 05/2013. No intuito de possibilitar aos participantes o fácil acesso às respostas da ANAC acerca da contribuição, o presente relatório foi organizado tendo em vista o meio adotado para formular a manifestação; presencial quando formulado nas audiências de Belo Horizonte/MG e Rio de Janeiro/RJ; e documental, quando encaminhado por outros meios (ofício, email, etc) e, primordialmente, formulado por meio de formulário eletrônico. Ressalta-se que as respostas às contribuições enviadas de maneira duplicada pelo formulário eletrônico e outros meios constam apenas na seção relativa àquele.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

2.1 Sessão Presencial realizada em Belo Horizonte

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Cristiano Caetano
Organização: Construtora Cowan
CONTRIBUIÇÃO Nº 1
CRISTIANO CAETANO – Bom dia, eu estou aqui representando a Construtora Cowan, meu nome é Cristiano Caetano, dentre os quatro, eu estou aqui presente e se eu puder fazer algum esclarecimento sobre a classificação das empresas para o leilão viva-voz, eu entendo que serão classificadas as 3 melhores propostas e aquelas que estejam até 10% diferentes do preço da melhor proposta. Correto isso? Ou é 10% do preço da terceira, bom, minha pergunta é se é da terceira melhor proposta ou se é da primeira melhor proposta?
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que participarão do Leilão em viva-voz de cada Aeroporto as Proponentes Classificadas cuja oferta atenda, após determinação do resultado provisório, a pelo menos uma das seguintes condições:</p> <ul style="list-style-type: none">• Esteja entre as três (03) maiores ofertas daquele Aeroporto;• Nos casos em que quaisquer das três (03) maiores ofertas se configurem inativa nos termos do item, participarão também as ofertas subsequentes de modo a totalizar as três (03) maiores ofertas ativas; ou• O valor da oferta seja igual ou superior a 90% do valor da maior oferta ativa daquele Aeroporto. <p>Isto é, o intervalo percentual toma como referência a maior oferta ativa (“melhor proposta”) de cada aeroporto.</p>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Castro Pinheiro

Organização: Sindicato Nacional dos Aeroportuários

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

LEANDRO CASTRO PINHEIRO – Bom dia a todos, meu nome é Leandro, do Sindicato e eu tenho umas considerações a fazer. Primeiro, a SAC (00:55:41) levanta em uma das apresentações que ela fez, que o objetivo da concessão é estimular a competição no setor aeroportuário. Bom, o Governo do Estado de Minas Gerais fez um Master Plan junto com a Changi (00:55:56) em 2009 em que previa segunda, terceira, um monte de pistas aqui desrespeitando um punhado de lógicas, mas no entanto ela, visando a competitividade, é muito mais real à da Changi do que a apresentação, o relatório, ou o que está constando aí deste novo modelo. Primeiro, a área de Confins diminuiu de 23 milhões para 15 milhões, porque já foi alterada, pelo menos que eu saiba, o Governo já agregou à área mais 7 milhões de metros quadrados. A premissa da projeção de demanda de Confins, se nós pegarmos 2005 até agora, é de 20% e estão pondo uma demanda de 4,7 de crescimento anual. A nova pista que está no site da ANAC tem 2.500 metros de comprimento, ela esquece totalmente a questão da zona de ruído, da zona 1 de ruído, esquece a reza que é 90 metros pra frente para área de escape e esquece também, com a construção da segunda pista, o novo, ou eu estou tendo uma alucinação, ou o pessoal do sindicato está tendo alucinação ou esqueceram que estão fazendo uma rodovia que o Governo já colocou 560 milhões aí dentro naquela região e estão fazendo uma rodovia, não tem rodovia aqui dentro do que foi apresentado pela SAC. O layout está aqui, também diz respeito. Quando eu vejo que algumas premissas já estão equivocadas, fico perguntando, o Sindicato é contra a concessão de aeroportos, por uma questão política, porque nós entendemos que a INFRAERO tem condições totais de administrar os aeroportos brasileiros, administrou por 40 anos. E muito bem. E quando a gente pega os indicadores que os senhores vão ter para fazer, os indicadores que os senhores vão ter que cumprir, quem for o ganhador, está muito próximo do que a INFRAERO já faz hoje e olha que com obras. E olha que nós estamos com obras, nós estamos com um punhado de coisas acontecendo no aeroporto de Confins, a nossa média lá em limpeza era quase 4. Um aeroporto

totalmente em obras e a rodovia a pleno vapor fazendo lá. A nossa proposta, a proposta do Sindicato Nacional dos Aeroportuários é a seguinte, a criação do marco regulatório da aviação, os senhores não sabem o que vai acontecer daqui a alguns anos, nós não temos segurança jurídica nenhuma que esse Governo ou um outro Governo ou qualquer outro Governo venha e cumpra o que está sendo estabelecido. Primeiro porque está desrespeitando, a apresentação aqui está desrespeitando tudo que a gente entende. Na pista 2 aqui, o exemplo é claro, nós temos no final dela uma área rochosa que pode ter ali um punhado de outras coisas, a questão ambiental, um solo calcário pode ter pinturas rupestres e aquela área lá é uma área nesse sentido muito melindrosa. Então a minha colocação é, do Sindicato Nacional dos Aeroportuários, de termos um tempo para poder fazer esse macro regulatório, porque nós não vamos ficar com só mais dois aeroportos concedidos, os senhores vão ter a oportunidade de comprar toda a Infraero, porque é isso que o Governo Federal vem por aí colocar. Eram só 3, agora são mais 2, depois vão os outros, os outros todos vão estar nas mãos dos senhores se continuar nessa mesma tendência, então, eu gostaria de deixar, mais uma vez salientar, que a nossa preocupação é com o macro regulatório, porque nós temos uma aviação que é nacional e uma aviação que é regional, uma aviação geral, que a gente costuma falar, e essa aviação geral ninguém fala nada, o Governo tem falado algumas coisas e tal, mas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Flávio de Araújo Willeman

Organização: AWVP Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 3

FLÁVIO DE ARAÚJO WILLEMANN – Bom dia a todos, meu nome é Flávio Willemann, eu sou advogado, falo em nome do meu escritório AWVP Advogados. Doutor José Carlos, aqui em cumprimento de todos da mesa, tendo em vista o pouco tempo que disponho para falar, a minha intenção aqui é trazer a colaboração e crítica e peço que não me entendam mal, aos itens 1.5, 3.3 e 3.15.5 do edital que em resumo admitem a participação de empresas ou consórcios de empresas para os dois objetos da licitação, mas impedem que caso se sajam vencedores, que contratem os dois objetos. Impedem também que empresas ou consórcios de empresas que sejam acionistas das ISPS (01:03:28) que já contrataram aeroportos anteriores participem da licitação. Até agora o que se desprende das razões dispostas pelo poder concedente é que tais restrições se deram para possibilitar a maior competitividade, evitar concentração de mercado e para garantir uma melhor eficiência no controle dos agentes que operarem os aeroportos. Eu entendo que não há base legal e constitucional para essas restrições. Após analisar o sistema normativo, verifica-se que o fundamento normativo para tais restrições está no artigo 15 cabeça inciso 1 do Decreto Federal 7624 de 2011 que foi editado com fundamento no artigo 84/4 e 6 da Constituição Federal e o artigo 84/6 da Constituição Federal traz a possibilidade de regulamento autônomo para a organização e funcionamento da administração federal, mas nunca para restrição de competitividade em licitação, deste modo a restrição de competitividade em licitação para restringir a liberdade ilicitativa nos termos do artigo 170 parágrafo 1 da Constituição se deve aparecer apenas com base em lei formal. Ainda com restrição à competitividade, o artigo 173, parágrafo 4º, quando fala de concentração de mercado, exige lei formal para que esta restrição seja imposta. Da mesma forma não há, não consegui encontrar no site da ANAC estudo técnico e muito menos análise de impacto regulatório técnica para que esta restrição seja efetivada e para com que as empresas possam discutir se efetivamente, se essas instituições são ou não objeto de concentração de mercado e impeditivo de competitividade. Não havendo fundamentação técnica, repito, não é estudo de viabilidade, é fundamentação técnica que comprove a priori que vai haver concentração de mercado. Nós sabemos que concentração, não há discricionariedade para aferir se há a priori concentração de mercado, a concentração de mercado se dá de acordo com o artigo 173, parágrafo 4 da Constituição, há aferição em momento posterior à atuação dos agentes em mercado e respeitadas as discussões e as dúvidas, à atribuição, a competência para analisar a concentração de

mercado é do CADE e não das agências reguladoras. Por fim, lhes trago que estas restrições, ao meu sentir, violam o princípio da segurança das relações jurídicas, violam a boa-fé, violam o princípio da congruência e violam o princípio da não surpresa, por quê? Porque não foram objeto de regulação no edital das licitações anteriores, os agentes de mercado estão sendo pegos de surpresa e eu diria, de boa-fé quando, por exemplo, na licitação do aeroporto de Guarulhos formularam uma consulta à ANAC fazendo essa indagação específica, me refiro ao item 253 e a ANAC respondeu: “Não há vedação no edital em exame para participação em futura licitações de concessão de infraestrutura aeroportuárias.”, agora, após serem, eu diria, indagados a cerca dessa possibilidade ou não, são surpreendidos com a impossibilidade de participação no certame, fato que, ao meu sentir, viola sim o princípio da congruência, o princípio da segurança das relações jurídicas que deve pautar para a relação entre administração e os licitantes, futuramente seus parceiros contratados. Eu agradeço a paciência de todos e espero que essas críticas feitas à esses itens do edital possam colaborar para os seu aperfeiçoamento. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, sem adentrar ao mérito da legalidade das espécies normativas utilizadas no caso em comento, nos termos do art. 6º, caput e parágrafo único, da Lei 11.182/2005 (Lei de Criação da ANAC), esta possui competência para promover ações na área da defesa e promoção da concorrência. Entretanto, essa atribuição não configura usurpação ou comprometimento das funções do CADE, estas igualmente estabelecidas em lei infraconstitucional federal - Lei 12.529/2011. Ressalte-se que, nos termos do art. 90, parágrafo único, desta Lei, sequer são considerados atos de concentração aptos a atrair a competência do CADE aqueles destinados às licitações promovidas pela administração pública direta e indireta e aos contratos delas decorrentes.

Em relação à violação aos princípios da segurança das relações jurídicas, boa-fé, princípio da congruência e princípios da não surpresa, não se vislumbra qualquer ilegalidade, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre observados os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, regido pelo regime jurídico-administrativo, a busca pelo

interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No que tange ao aspecto concorrencial, a restrição posta no Edital disponibilizado em Audiência Pública foi alterado de modo a flexibilizar o critério, resguardados mecanismos que evitem prejuízo à concorrência, ao concentrar o mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos, e com vistas a promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

A restrição constante do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, busca-se com a descentralização do mercado que os operadores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer ainda pelo papel de *hub* (ponto de conexão), doméstico ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um

importante *hub* internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de *hub* doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes *hubs* domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de *slots*, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos, entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas *low cost*, como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. *Airport competition in the deregulated European aviation market*. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais *hubs* do continente – Paris CDG, *London Heathrow*, *Frankfurt* e *Amsterdam* – tem ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo *Air Transport Group*, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana *Continental Airlines*, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. *Study for EU-Commission*, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende

promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (teto tarifário) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar maiores ganhos aos usuários (principalmente em inovação) que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela é de relevante interesse público, vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem sim atuar de forma competitiva.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fernando Barbalho Martins

Organização: Advocacia Kaudas de Barbalho

CONTRIBUIÇÃO Nº 4

FERNANDO BARBALHO MARTINS – Bom dia, agradeço a oportunidade. Meu nome é Fernando Barbalho, também sou advogado no Rio de Janeiro, represento o meu escritório Advocacia Kaudas de Barbalho com K. Também devido à restrição do tempo vou direto ao ponto. A análise da mesma restrição do item 3, 15 e 5 que proíbe a participação de acionistas de outros concessionários que venceram a primeira rodada de licitação está inserido no programa de concessão aeroportuária, que tem

como 3 principais objetivos, a melhoria do padrão de gestão dos serviços oferecidos ao usuário notoriamente deficiente, aceleração da expansão da infraestrutura e obtenção de recursos, já que o valor da outorga é um fator importante no julgamento das propostas. Postas essas balizas, o que vai se demonstrar é que essa restrição não atende nenhum desses objetivos. A competência da ANAC para atuação da defesa da concorrência, e eu nem faço considerações a respeito da intervenção do Doutor Flávio Willeman, parece confundir a ideia de domínio de mercado e de abuso do poder econômico. No caso, o abuso do poder econômico que é vedado pelo ordenamento jurídico brasileiro e nesse caso, a regulação muito estrita que a ANAC impõe à área aeroportuária não permite nenhuma espécie desse abuso, as tarifas são rigidamente limitadas, o nível de serviço é mensurado e detalhado no programa de qualidade de serviço, os investimentos em infraestrutura são detalhados no programa de gestão de infraestrutura e a locação de novos *slots* (01:13:45) também é gerenciada pela própria ANAC, ou seja, oferta, preço e qualidade de serviços são ditados pelo poder público, então nenhuma das 4 manifestações de infração à ordem econômica prevista no artigo 36 da nova lei de Defesa da Concorrência, são passíveis de realização pelo eventual acionista de outro grupo concessionário nessas novas concessões. É importante assinalar aqui que não há a possibilidade sequer de estabelecer uma posição dominante no mercado. Um eventual acionista que venha a participar de um concessionário do aeroporto de Confins, ainda que tenha participação nos aeroportos ou de Brasília, ou de Viracopos, ou de Guarulhos, não teria mais do que 18,1% de participação no mercado, segundo o boletim de indicadores de transporte aéreo periodicamente publicado pela CPTA (01:14:44). Ora, a própria legislação estabelece como 20% o patamar para presunção de dominância de mercado. Nesse caso, então, a restrição à essa participação acaba por esvaziar as possibilidades de ganho com a experiência anterior em outros aeroportos já concedidos, não se aproveita uma menor curva de aprendizado, ou seja, não se permite uma aceleração das melhorias pretendidas pelo programa de concessões, não se incorporam os aprimoramentos que já vão sendo estabelecidos nos aeroportos concedidos, não se ganha escala para aquisição de insumo para investimento em tecnologia e nem se permite padronização de processos. Nesse sentido, se for analisar a restrição à participação desses acionistas à luz do postulado da proporcionalidade, vê-se que ela não passa em nenhum dos 3 testes propostos pela doutrina de direito público. Ela é inadequada, que não se presta a aumentar a

qualidade de serviços, aumentar a expansão do sistema, nem também viabiliza um aumento do valor de outorga, menos competidores, menor possibilidade de oferecimento de valores maiores. Ela é desnecessária, a regulação já posta pela ANAC genericamente também não autorizaria uma restrição adicional. E é desproporcional em sentido estrito, porque não há qualquer ganho na defesa da concorrência que justifique a restrição aos bens de qualidade, a restrição às possibilidades de expansão do sistema, e a restrição ao incremento da disputa financeira pelas outorgas. Para encerrar e apontando a inconsistência regulatória, vê-se que a alteração de regra de uma licitação para outra quebra a impessoalidade, ainda mais quando se conjuga as notícias de que o Governo não gostou dos concessionários que ganharam a primeira licitação. Para encerrar, a inconsistência, essa incongruência regulatória aparece quando se determina que a INFRAERO terá participação em todas as concessionárias, ou seja, o ganho de eficiência que é proibido ao agente privado é outorgado à INFRAERO estabelecendo tratamento diferenciado não permitido pela Constituição. Por essas questões eu agradeço a atenção e encaminho a recomendação de que se considere a possibilidade de suprimir essa restrição do edital. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as restrições para participação no certame podem diminuir a concorrência e, portanto, a maximização da contribuição fixa a ser ofertada pelo vencedor. Contudo, vale destacar que a maximização da concorrência e, por consequência, da contribuição fixa (outorga), embora um princípio importante em qualquer concorrência pública, não é o único princípio a pautar a Administração Pública na definição das regras de um leilão. A melhoria do serviço a ser prestado, a modicidade tarifária e os aspectos técnicos devem ser levados em consideração.

Nessa esteira, informa-se que a inserção de um número maior de concessionários neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de

benchmarking e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Esse princípio foi adotado após estudos da experiência internacional, onde a concorrência entre aeroportos tem se mostrado cada vez mais relevante para a melhoria dos serviços prestados. Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a *Civil Aviation Authority* (CAA), por exemplo, a respeito dos aeroportos operados pela *British Airports Authority* (BAA), quais sejam, *Heathrow*, *Gatwick* e *Stansted*, considera que aeroportos efetivamente competem entre si e que o controle comum pela BAA de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo em que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum. (...) A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Isto posto, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de

infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sandro Roberto de Lopes Sousa

Organização: TAM Linhas Aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 5

SANDRO SOUSA – Bom dia aos integrantes da mesa, aos demais presentes aqui nessa Audiência Pública. A motivação principal de nossa explanação guarda preocupação e temor com o regramento de (ininteligível 01:19:04) próxima de preços presentes no edital. Muito embora tenhamos presentes disposições que garantam à ANAC o acompanhamento e adoção de medidas de contenção dos preços praticados, exemplos recentes demonstram a necessidade de exercitar o pleno controle sobre a questão pela agência reguladora. Ainda nesse contexto, observamos que se torna necessário o comprometimento de todos os elos da indústria contribuindo, ainda que de forma individualizada para a saúde financeira do setor. Eu vou trazer alguns exemplos de alguns elos do sistema. Do lado do Governo a gente teve a contenção no aumento das tarifas aeroportuárias ocorrida no início desse ano. O plano do Governo para fortalecer e ampliar a malha dos aeroportos regionais. A diminuição do (ininteligível 01:19:52) de 50% para 35,9. Do lado da empresa aérea, a constante diminuição no valor das passagens aéreas conforme pode ser verificado no site da ANAC. Diante desse contexto é importante ressaltar que a absorção dos incrementos dos novos custos está inviabilizando a saúde do transporte aéreo. Vou trazer alguns exemplos. A criação da tarifa de conexão cuja despesa é imputada às empresas aéreas de forma equivocada quando o usuário é o próprio passageiro. A Resolução 141 que obriga a empresa aérea ainda que a consequência seja motivada por condições ingerenciáveis. Dois temas que são capitais no nosso dia-a-dia que é câmbio e alta de combustível, nós não conseguimos gerenciar, é fora de proporção.

Diametralmente oposto é o caminhar dos administradores aeroportuários, sejam eles públicos ou privados, onde novas políticas comerciais, eu vou dar o exemplo aqui de uma política de carga, elas são impostas, obviamente com a elevação dos custos em arrendamento de áreas e até cobrança de um pedágio pela transposição de cargas no terminal da empresa aérea para o aeroporto e vice e versa. A não adequação da infraestrutura para o atendimento do mercado atual ocasionando perda de receita à empresa com a equivocadamente chamada demanda reprimida. É importante lembrar que houve incremento da receita do aeroporto com as tarifas aeroportuárias pelo fato do Governo diminuir sua arrecadação com a redução do Ataero. O advento deste novo cenário, a outorga da concessão da administração dos aeroportos à iniciativa privada, a não cooperatividade em conter esses custos é patente. Aumento exorbitante no preço pelo uso do espaço aeroportuário pois conforme o item 15.1.2 do anexo 25, os preços serão livremente pactuados. Nós não encontramos garantias na exploração eficiente de um complexo aeroportuário de forma a obter as receitas não tarifárias, podendo inclusive comprometer a exploração das receitas tarifárias, promovendo um excesso injustificado no momento das mesmas. Cobrança por serviços e informações obrigadas à fornecimento pelas concessionárias, é importante frisar que o contrato de concessão já prevê a adequada remuneração com receitas tarifárias e não tarifárias, por tanto, os demais players do mercado de aviação civil não podem ser prejudicados pelo ímpeto do gestor privado em lucrar com aeroporto quando o mesmo superestima o valor de arrecadação do aeroporto, para que ele não saia perdendo, repassa-se em montante à indústria sobre a alegação de cobrir o valor da concessão. O valor da arrecadação durante o período de concessão já foi mensurado pelo Governo, é o que consta no edital, elevar de forma leviana a arrecadação do mesmo onerando a indústria é temerário. A ICAO (1:22:48) recomenda através do documento 9082-6 que deve haver um mecanismo estatal de controle para se evitar a prática de preços abusivos nos aeroportos, deve-se observar a aviação civil como única, onde todos os elos, transporte aéreo, administrador aeroportuário, administrador do espaço aéreo e Governo, são cooperadores pela manutenção do serviço aéreo prestado pelas empresas aéreas, não é à toa que existem estas recomendações da ICAO dentre tantas outras, pois o intuito é preservar o transporte aéreo de uma nação.

É capital que façamos o dever de casa e regulando com critérios objetivos. As áreas do aeroporto não se pode imprimir a lógica do mercado imobiliário, não é correto, não

certo essa divagação, pois o mesmo é de uso da mesma, não é uma locação, o aeroporto é equipamento urbano, pertence ao patrimônio de uma nação e a flutuação do valor do metro quadrado nos moldes de um imóvel é incoerente. Por fim, só para lembrar que a gente não contra as regras e mercado, mas a gente pede coerência e cuidado na regulação para que a gente não sofra e o principal usuário desse equipamento urbano não seja penalizado no futuro. Eram essas as nossas palavras que a gente ia contribuir. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão possui itens específicos com o objetivo de coibir o abuso do poder de monopólio e as práticas discriminatórias no tocante a exploração de áreas consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Com efeito, o item 11.8 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, estabelece a livre negociação para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, porém, veda práticas discriminatórias e abusivas.

O item 11.8.4, por sua vez, estabelece que, no caso de descumprimento do item 11.8, “a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tatiane Novaes Viana

Organização: Latam

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

TATIANE NOVAES VIANA – Um bom dia a todos. A nossa exposição, até como a Danielle disse, é um pouco diferente do que aquelas que vêm sendo feitas até agora,

a gente vai dar foco um pouquinho na parte do plano de exploração aeroportuária. Um dos pontos iniciais seria a respeito das receitas não tarifárias, o que a gente gostaria de esclarecer é se a concessionária vai fazer esse tipo de, ela pode obter essa receita não tarifária e se isso traz algum impeditivo para que a própria companhia aérea possa realizar esse tipo de serviços também. Em um outro ponto, vai ser com relação ao atendimento à deficientes, o que a gente precisa saber e ter uma definição melhor é a respeito desses parâmetros e se os processos vão englobar os equipamentos também de embarque e desembarque de aeronaves e se isso acontecer, a empresa aérea vai poder fornecer também esse serviço, ela terá autonomia e independência de fazê-lo, sem pagamento de taxa para a administradora? Um outro ponto seria a respeito das esteiras de bagagens. São colocados pontos a respeito de a possibilidade deles funcionarem em 99% dos casos e que a gente quer saber é se há uma movimentação de passageiros muito grande nesses horários de pico, se essas esteiras pararem de funcionar, como é que vai acontecer esse procedimento de retomada das mesmas. Um outro ponto é um ponto referente à área para estacionamento de equipamentos de rampa, a gente entende que além do estacionamento, também tem que ter a informação da guarda do equipamento de rampa. Outro ponto também seria a respeito do abastecimento de aeronaves, existe um item específico que trata da infraestrutura básica desses lotes destinados ao pátio de abastecimento de aeronaves e além desse, precisa existir o abastecimento dos equipamentos de rampa, para que a gente esteja dentro das normas legais vigentes. Outros pontos que a gente observou que não foram agregados nesse plano de exploração aeroportuária, é uma área para a manutenção dos equipamentos de rampa e metodologia para distribuições entre as empresas aéreas e as prestadoras de serviços auxiliares, bem como áreas de refeitório e vestiário, se essas serão providas pela administradora aeroportuária e serão de uso comum, de todos aqueles que trabalham no aeroporto ou se serão cedidas áreas para as empresas para que elas possam realizar os seus próprios investimentos e construções. Nós também tivemos uma preocupação com relação à estrutura de wi-fi que vai ser disponibilizada nessa infraestrutura aeroportuária, porque o que a gente entende é que isso não é só necessário nas áreas comuns dos aeroportos em questão, mas também nas áreas externas que são as áreas de pátio e áreas remotas, por quê? Porque as companhias aéreas e as administradoras aeroportuárias realizam a gestão das suas equipes e a sua operação de forma planejada também em tempo

real utilizando esse tipo de equipamento. Então, hoje as companhias aéreas possuem diversas ferramentas de gestão que se utilizam dessa rede wi-fi para monitoramento online, sendo necessária também a disponibilização dessa tecnologia para esses itens como monitoramento de voos em solo, planejamento de recursos e equipamentos, o tracking de passageiros e também de bagagens. E por fim, a gente gostaria só de colocar um item relacionado aos SLA's, para restringir e redefinir SLA's como por exemplo de funcionamento das esteiras que a priori está superficialmente definido em 99%, nós temos que estratificar mais este SLA para evitarmos grandes rupturas na operação já que 99% significa algo em torno de 84 horas de inoperância dentro de 12 meses. Nós temos que definir o tempo de resposta e operacionalização das esteiras em casos de ruptura no funcionamento, ou seja, em até 1 hora após a parada seria um exemplo. A soma dos eventos poderia compor 1% de inoperância ao ano. Obrigada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de exploração de serviços de apoio ao transporte aéreo por parte da Concessionária não implica em impeditivo às empresas aéreas para que possam explorá-los também. Pelo contrário, garante livre acesso para que as empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente. Apenas em casos específicos, dispostos nos itens 11.10 e 11.11 da minuta de Contrato (anexo ao Edital publicado em 03 de outubro de 2013), a Concessionária poderá limitar o acesso de tais empresas.

Com relação aos equipamentos de embarque e desembarque de aeronaves, esclarecemos que o aeroporto deve possuir tais equipamentos e poderá cobrar preço específico sobre esse serviço. Ressaltamos que de acordo com o disposto no art. 20, §2º, da Resolução 280/2013, é facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa que permita realizar o embarque e desembarque do PNAE (passageiro com necessidade de assistência especial) com dignidade e segurança.

Em relação à disponibilidade das esteiras de bagagem esclarecemos que independentemente dos indicadores de qualidade avaliados pela ANAC por meio do Contrato de Concessão, a empresa aérea e o operador aeroportuário poderão realizar

contratos entre si sobre outros aspectos de nível de serviço.

Quanto ao questionamento em se explicitar a necessidade de existência de uma área para abastecimento dos equipamentos de rampa, o Plano de Exploração Aeroportuária - PEA (Anexo 2 ao Contrato, parte do Edital publicado em 03/10/2013) apresenta alteração, incorporando tal sugestão. Adicionalmente, destacamos que áreas e sistemas que não estejam previstos no Capítulo 6 do Anexo 2 poderão ser disponibilizados dentro do aeroporto a critério da Concessionária e, inclusive, ser objeto de acordo específico entre esta e as empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Queila Ariadne Batista

Organização: Jornal O Tempo

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

QUEILA ARIADNE BATISTA – Bom dia, meu nome é Queila Ariadne, eu sou do jornal O Tempo. Eu venho acompanhando todo o processo de Confins e eu tenho uma dúvida em relação, 2 dúvidas, uma em relação à parte da bonificação que o concessionário vai ter, porque a pontuação, se a gente pegar o parâmetro da pesquisa de qualidade de serviço da SAC, onde Confins está pontuado como 3.6, ela é muito parecida com os indicadores que eu vi nos estudos que estão disponíveis na ANAC. E a outra questão, é que tem a previsão da construção do segundo terminal até 2016 e ele é bem menor que aparece no master plan que o Governo do Estado apresentou, só isso

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objetos de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Francesco Carlo Rotondaro Marino

Organização: Deiab & Marino Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

FRANCESCO CARLO RETONDARO MARINO – Ilustres membros da mesa, irei me manifestar tão somente sobre dois itens da minuta do edital. O primeiro é o 3.10.4. A regra do edital item 3.10.4, segundo a qual, aspas, o operador aeroportuário deverá deter pelo menos 25% de participação do consórcio, fecha aspas, não tem fundamento em lei federal, especialmente no artigo 19 da lei 89, 8795 que dispõe sobre o regime de concessão previsto no artigo 175 da carta política de 1988, violando assim, a liberdade constitucional de contratar. Sem fundamento em lei ordinária federal, essa regra do edital se imiscui no funcionamento interno de entidade privada. O segundo item da minuta do edital é o 4.46. A regra do edital, item 4.46, segundo a qual é requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos aeroportos que o operador aeroportuário possua exigência mínima de 5 anos na operação de um mesmo aeroporto e que tenha processado no mínimo 35 milhões de passageiros em pelo menos 1 ano civil, com os últimos 5 anos anteriores à publicação do edital desobedece ao disposto no artigo 30 parágrafo 1º inciso 1 da lei 8666 de 1993, aplicável a leilão por força do artigo 14 da lei 8987 de 1995, isso porque a parte final do artigo 30 parágrafo 1º inciso 1 da lei 8666 diz que são vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos. Por fim, eu faço uma pergunta aos senhores membros da mesa, por que no item 4.46 do edital, número 02 de 2011, concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos foi exigido processamento mínimo de 5 milhões de passageiros anuais e na minuta do edital em comento se exige o processamento mínimo de 35 milhões de passageiros em pelo menos um ano? Ora, se no aeroporto de Guarulhos, que a movimentação de passageiros é muito maior que a movimentação de passageiros de Confins mostra-se incoerente e não razoável o item 4.46 da minuta do edital. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo

parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização. Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

No que tange à exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário, informa-se que esta consta na Resolução nº 2, de 16 de janeiro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização. Cabe ressaltar que esta exigência visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário e o efetivo aproveitamento do *know how* e da tecnologia associados às empresas que já desempenham esse papel nos maiores aeroportos do mundo.

Esse percentual de participação, juntamente com a exigência de habilitação técnica e dos critérios de limitação à participação das Concessionárias resultantes do Leilão nº 2/2011 e das empresas aéreas, foi fixado de forma a preservar o ambiente concorrencial do leilão e aumentar a probabilidade de seleção de operadores mais qualificados e comprometidos com o oferecimento de um serviço aeroportuário adequado, com o nível de qualidade desejado e com o princípio da continuidade da prestação do serviço público, tanto nos termos do art. 6º da Lei 8.987/1995 quanto do próprio Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa de Sousa Rosa

Organização: Lacaz Martins, Pereira Neto, Gurevich e Schoueri Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

VANESSA DE SOUSA ROSA – Bom dia. Eu Vanessa do escritório Lacaz Martins de São Paulo, escritório de advocacia. Eu tenho quatro perguntas. Sobre o edital, o item

6.2.7.1 prevê a contratação da garantia de execução como responsabilidade exclusiva da (ininteligível 01:45:42). Eu pergunto, qual o fundamento para essa responsabilidade ser unicamente da (ininteligível 01:45:48) e não da concessionária, uma vez que se trata de uma obrigação decorrente do contrato e assim, da concessionária. Os 2 acionistas, o privado e a Infraero, não deveriam assumir essa responsabilidade proporcionalmente às suas respectivas participações? Segunda pergunta, o item 6.2.6.8 e o item 6.4 do edital, bem como a minuta do acordo de acionistas, que é o anexo 21, não preveem a subscrição e a integralização das ações da concessionária, tanto pelo acionista privado, quanto pela INFRAERO de forma concomitante para impasse (01:46:25) na proporção da participação acionária de cada acionista. Qual o fundamento para que tenham sido estabelecidas apenas obrigações para acionista privado em relação à subscrição e integralização do capital social? É importante que a ANAC esclareça o fundamento dessas concepções previstas nas minutas, pois tais questões afetam a atratividade do projeto para a iniciativa privada e sua financiabilidade perante organismos de financiamento, como o BNDES, o que afeta conseqüentemente, não apenas a estrutura de capital do empreendimento e a segurança jurídica, econômica e financeira para o acionista privado, mas também o próprio interesse público envolvido, cuja realização depende da competitividade e da atratividade do leilão. Minha terceira pergunta é sobre a minuta de contrato, subcláusula 3.1.35 e seguintes que preveem que investimentos obrigatórios devem ser realizados em datas definidas, de acordo com o cronograma pré-fixado. Qual o fundamento para escolha desse critério, para realização de investimento, ao invés da previsão de que sejam iniciados somente quando o gatilho de performance operacional, nível de serviço e capacidade sejam atingidos e configurados. É importante que a ANAC também esclareça o fundamento dessa concepção, pois a realização de investimentos por gatilho de demanda real introduziria mais eficiência na locação de capital para investimentos na infraestrutura, o que favorece não apenas a concessionária e seus acionistas, mas também o usuário final, já que ele vai ser atendido em suas demandas à medida que essas efetivamente ocorrerem, por outro lado, a realização de investimentos, como marcos fixos sem relação com a demanda efetiva, conforme o modelo previsto, pode resultar em aplicação ineficiente de recursos. Por fim, é a última pergunta, é sobre o aeroporto de Pampulha aqui, pois não está previsto nas minutas qual seria o impacto ao longo dos 30 anos de concessão de uma eventual expansão do aeroporto de Pampulha, ou

qualquer outra modificação ou evento que cause um maior movimento no aeroporto, mesmo ele tendo um caráter mais regional, mas tem voos domésticos, opera voos domésticos, isso pode impactar expressivamente a operação de Confins. Isso não está contemplado nas minutas, então eu gostaria de questionar qual é a solução, o que a ANAC e a SAC pensam a respeito dessa interação os dois aeroportos aqui em Minas Gerais. Obrigada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico (SPE). Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

Cumprе informar que os documentos jurídicos foram alterados para equiparar as obrigações de subscrição e integralização de capital social entre a INFRAERO e o Acionista Privado.

Os investimentos com datas pré-fixadas tem por objetivo suprir o déficit de infraestrutura existente, bem como aprimorar o nível de qualidade do serviço. No que tange à pista de pouso e decolagem, tem-se, ainda, como fator primordial a necessidade de construção de nova pista no Aeroporto de Confins, pautada na segurança e na continuidade da prestação do serviço público, uma vez que qualquer evento ocorrido na pista existente ocasionaria fechamento do aeroporto. Destaca-se, porém, que a data pré-fixada para a construção da pista do Aeroporto do Galeão foi removida, restando somente o gatilho, já que esse aeroporto possui atualmente mais de uma pista de pouso e decolagem.

Quanto aos impactos do Aeroporto da Pampulha sobre o Aeroporto de Confins, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no Aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados

exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização: advogado autônomo

CONTRIBUIÇÃO Nº 10

TONIE HULME DECCACHE – Boa tarde, eu sou advogado do estado do Rio de Janeiro atuante na área de infraestrutura e direito regulatório e eu teria algumas dúvidas a respeito dos itens 4.46 e 3.10.4 do edital. Como se disse, o primeiro item 4.46, já foi aí, inclusive, abordado aqui por um colega, relativamente à exigência de movimentação de 35 milhões de pessoas anual pela operadora aeroportuária e essa exigência me parece demasiadamente excessiva restritiva à competição em um processo licitatório na medida em que, segundo os dados do ACI, através da pesquisa ASQ, e os melhores aeroportos da Europa não estariam aptos a participar da licitação de Confins e GIG embora tenham índices qualitativos muito bons, não atenderiam essas exigências de 35 milhões, dentre eles nós podemos citar aqui Zurich com 25 milhões de pessoas e Frankfurt. Com relação ao item 4.10.4 que exige uma participação acionária de 25% da operadora aeroportuária, no edital anterior de Guarulhos, Viracopos e Brasília, não se verificou uma exigência tão elevada, uma participação acionária tão elevada e nós gostaríamos de saber então qual foi o critério utilizado para se exigir nesse novo edital a participação de 25% da operadora aeroportuária. Gostaríamos de saber também se foi realizada análise de impacto regulatório, o AIR e por que as restrições são as mesmas para GIG, que atualmente tem uma movimentação de 17 milhões de passageiros e para Confins que tem uma movimentação atual de 7 milhões de passageiros, se as características operacionais e os números de passageiros atuais são bem diferentes. É certo afirmar que esses aeroportos competem entre si mesmo estando (ininteligível 01:56:41) diversas? São

esses os questionamentos que temos para o momento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização. Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

No que tange à exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário, informa-se que esta consta na Resolução nº 2, de 16 de janeiro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização. Cabe ressaltar que esta exigência visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário e o efetivo aproveitamento do *know how* e da tecnologia associados às empresas que já desempenham esse papel nos maiores aeroportos do mundo.

Esse percentual de participação, juntamente com a exigência de habilitação técnica e dos critérios de limitação à participação das Concessionárias resultantes do Leilão nº 2/2011 e das empresas aéreas, foi fixado de forma a preservar o ambiente concorrencial do leilão e aumentar a probabilidade de seleção de operadores mais qualificados e comprometidos com o oferecimento de um serviço aeroportuário adequado, com o nível de qualidade desejado e com o princípio da continuidade da prestação do serviço público, tanto nos termos do art. 6º da Lei 8.987/1995 quanto do próprio Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Cleveland Prates Teixeira

Organização: Pezco Microanalysis

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

CLEVELAND PRATES TEIXEIRA – Bom dia a todos, eu agradeço a oportunidade de me manifestar. Eu venho aqui muito mais em nome da minha empresa como usuário e para reiterar a importância de pensar em concorrência. Eu como ex-conselheiro do CADE, eu tenho uma preocupação muito grande com um modelo que vá ser definido daqui para frente. Eu gostaria de trazer 4 pontos, mas eu acho que tem 3 que são de fundamental importância. Alguns deles já foram discutidos aqui, mas eu acho que seria interessante que a gente pensasse do ponto de vista econômico. O primeiro deles, e parece que é chave, quando nós falamos em concorrência Inter aeroportos, nós estamos falando em concorrência no mercado. Concorrência eventual entre o Galeão, concorrência Galeão-Confins, concorrência Viracopos e assim por diante, mas para se definir que um aeroporto concorre com outro, nós precisaríamos minimamente ter um estudo que deixasse muito claro que, por exemplo, Viracopos concorre hoje com Galeão, concorre hoje com Confins. Isso não seria observado. Eu entendo a proposta de fazer uma análise do ponto de vista de hub's, mas mesmo isso a gente precisaria pensar com calma. Por que na medida em que a gente vá tirando concessionária que hoje poderia participar, a gente perde a chance de ter esses concessionários concorrendo em outro nível, o nível da concorrência pelo mercado no processo de leilões. Então o meu primeiro aspecto é exatamente esse, é em que medida a gente não precisaria refletir um pouquinho melhor se a gente tem, de fato, limitado a priori a participação dos concessionários que já estão. A segunda questão que me parece também fundamental, é excluir a priori aeroportos com menos de 35 milhões. Sob o ponto de vista econômico não existe nenhuma justificativa para dizer que Zurich ou (ininteligível 02:02:04) e outros aeroportos não teriam condições operacionais, eu acho que nós precisaríamos repensar um pouquinho isso, porque, de novo, nós estamos falando em retirar um potencial player no futuro do processo de concorrência. E mais importante ainda me parece, é pensar sob o ponto de vista da concorrência pelo mercado. Dado que nós estamos falando muitas vezes que aeroportos é um segmento em que você consegue encontrar monopólio natural e que você não conseguirá, muitas vezes, simular a concorrência no mercado, o mais importante será estimular a concorrência pelo mercado. É como se pelo ponto de vista teórico e prático, nós entendêssemos que esse é um caso típico de concorrência

no processo de um leilão de valor privado, ou seja, cada operador tem a sua perspectiva e a sua conta com relação à sua própria capacidade de entrar no mercado e de operar, na medida em que nós passamos a restringir a entrada de novos players nesta fase prévia de concorrência, nós estamos retirando potenciais operadores que são cada vez mais eficientes em mercado, ou seja, pensar que em Pertuis por exemplo, que se eu não me engano movimenta 33 milhões de passageiros não poderia concorrer ou haver eventualmente interesse, é a gente ignorar que a gente tem aeroportos menores que são tão eficientes quanto esses de 35 milhões. Então, eu acho que me parece que a gente precisaria pensar um pouquinho mais e nós estamos fazendo estudos que nós encaminharemos à vocês sobre isso, que mais o pensar só na concorrência no mercado, é estimular a concorrência pelo mercado, é encontrar a possibilidade de incorporar o máximo de players possíveis, porque nessa concorrência pelo mercado provavelmente quem ganhará será aquele mais eficiente, aquele que tem condições de operar da maneira mais eficiente e que tem sobra para dar o maior valor do leilão. Então, me parece que a gente precisaria revisar um pouquinho isso, pensar um pouco mais sobre isso. No que pese aos meus comentários, eu gostaria de parabenizar a todo o processo e mais do que ao processo, à ideia e à intenção de criar um modelo concorrencial no setor. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as restrições para participação no certame podem diminuir a concorrência e, portanto, a maximização da contribuição fixa a ser ofertada pelo vencedor. Contudo, vale destacar que a maximização da concorrência e, por consequência, da contribuição fixa (outorga), embora um princípio importante em qualquer concorrência pública, não é o único princípio a pautar a Administração Pública na definição das regras de um leilão. A melhoria do serviço a ser prestado, a modicidade tarifária e os aspectos técnicos devem ser levados em consideração.

Nessa esteira, informa-se que a inserção de um número maior de concessionários neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e

permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Esse princípio foi adotado após estudos da experiência internacional, onde a concorrência entre aeroportos tem se mostrado cada vez mais relevante para a melhoria dos serviços prestados. Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a *Civil Aviation Authority* (CAA), por exemplo, a respeito dos aeroportos operados pela *British Airports Authority* (BAA), quais sejam, *Heathrow*, *Gatwick* e *Stansted*, considera que aeroportos efetivamente competem entre si e que o controle comum pela BAA de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo em que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum. (...) A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Isto posto, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de

limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

No que tange ao requisito de qualificação técnica pautado no movimento de 35 milhões de passageiros, a ANAC informa que este requisito foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Nerêo Cardoso de Matos Junior

Organização: advogado autônomo

CONTRIBUIÇÃO Nº 12

NERÊO CARDOSO DE MATOS JUNIOR – Bom dia. Tenho 3 questionamentos, 2 os quais já foram abordados aqui, mas sobre outro viés e o primeiro (ininteligível 02:07:22) agora foi uma dúvida que surgiu agora de um cotejo com outros lugares do mundo. Então a minha primeira pergunta seria se é possível comparar o nosso marco regulatório com, por exemplo, Estados Unidos ou a Europa, porque aqui há toda uma distinção, a tarifa é para escape, os slots são concedidos pela ANAC, há um plano de

investimento, então eu gostaria de saber, a primeira pergunta, se é possível tecer essa comparação tendo em vista o nosso marco regulatório. A segunda pergunta é sobre o item 3.15.5 e é o seguinte, na rodada anterior, no âmbito das contribuições, a própria ANAC respondeu o seguinte, os estudos e discussões que levaram à diretrizes das presentes concessões não identificaram probabilidade de concentração ou abuso de poder econômico relacionado ao aeroporto de São Gonçalo do Amarante aos 3 aeroportos em questão. Então, a minha segunda pergunta é a seguinte, onde estão esses estudos que apontam ou poderiam apontar agora esse possível abuso de poder ou concentração para se evitar a participação de quem já é acionista das concessionárias. Terceira e última pergunta é sobre o item 4.46 que talvez já foi abordado, sob um ponto de vista de um amadurecimento. Então, a minha pergunta também leva em consideração a rodada anterior que é o nosso paradigma, que é onde a própria ANAC ao rejeitar a impugnação de uma das participantes, respondeu o seguinte: “Deste levantamento cogitou-se inicialmente exigir para cada aeroporto qualificação técnica equivalente ao volume de passageiros processados no referido aeroporto no ano de 2010. Baseado nessa linha de raciocínio ter-se-ia como requisito de habilitação técnica, o processamento de 26 milhões de passageiros para o aeroporto de Guarulhos, 14 milhões de passageiros para o aeroporto de Brasília e 5 milhões de passageiros para o aeroporto de Campinas, entretanto, ao avaliar a viabilidade de tais quesitos, reparou-se contrária redução do fator concorrencial, vistos existirem poucos operadores aeroportuários no mundo, então perdem mais passageiros que Guarulhos.” (02:08:58). Então a minha terceira e última pergunta, o que mudou no cenário desde essa afirmação da própria agência reguladora para agora exigir 35 milhões, mais que o dobro do que, por exemplo, Galeão, (ininteligível 02:09:44) 17 milhões. São só estes 3 quesitos. Agradeço. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de Concessionárias neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick*

regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Ressalta-se que, mesmo inseridos em conjunturas diferentes, os modelos regulatórios de outros países podem servir como base de comparação (*benchmarking*) em alguns aspectos que forem aplicáveis no contexto nacional. Tal procedimento é adotado com êxito em diversos setores da economia.

No que tange ao requisito de qualificação técnica pautado no movimento de 35 milhões de passageiros, a ANAC informa que este requisito foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Antônio Athayde Vasconcelos

Organização: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais

CONTRIBUIÇÃO Nº 13

LUIZ ANTÔNIO VASCONCELOS – Bom dia a todos. Primeiramente eu gostaria de

louvar o Governo Federal pela iniciativa do esforço de concessão que oras está colocado aqui, muito dignamente representados aqui pelos senhores gestores da ANAC e também da SAC e isso muito suportado pela crença de que melhores serviços públicos, investimentos tempestivos à demandas podem sim ser ofertados pela iniciativa privada, creio que isso, ao nosso ver aqui, será muito importante para Minas Gerais e realmente para o país. O Aeroporto Internacional Tancredo Neves nos municípios de Lagoa Santa e Confins é o principal equipamento de infraestrutura do Estado de Minas Gerais e tem um papel estratégico, extraordinário quanto à diversificação da economia do Estado de Minas Gerais. Daí porque a importância tão grande do êxito que realmente esperamos ter esse processo e ombreá-los (2:15:30) aqui o esforço que os senhores estão fazendo muito em função do que realmente significará chegarmos aí a bom termo com o esforço que (ininteligível 02:15:36) já está sendo colocado. Minhas observações são 4, de naturezas distintas, vou tentar precisar no tempo que eu tenho aqui. Por favor, não há até muita necessidade até de uma reação por parte dos senhores, é mais exatamente como marcar posição pública do Estado de Minas Gerais com relação à isso. O primeiro item é o aeroporto indústria, o investimento feito pelo Estado de Minas Gerais, 36 milhões no afã juntamente com a Receita Federal do Brasil para se ter o regime aduaneiro diferenciado. Aqui no aeroporto, é o único homologado do Brasil, não que os outros não possam, e entendemos, sem nenhum aumento de CAPEX por parte do futuro concessionário, de que realmente se deva ser considerado dentro do edital. Tem já um estudo pronto apresentado à própria Infraero, já aprovado um estudo de realidade econômica, é um área confinada e o que eu acho muito importante, não só para a realidade de Minas Gerais, mas do país, termos regimes aduaneiros diferenciados cujo investimento, insisto, não há necessidade de 1 real a mais por parte do concessionário e evidentemente, isso acontecer no aeroporto internacional. Da mesma forma, também acho que deveria ter alguma consideração, algum registro com relação à área de expansão que, na realidade, o Estado de Minas Gerais gerenciou a sua desapropriação, isso é um decreto, que entendemos, principalmente imaginando esse sítio aeroportuário para 43 milhões de usuários, não estou aqui confrontado em absoluto o estudo que foi feito, como já dito, de referência com relação aqui ao trabalho dos consultores da SAC e da ANAC, mas entendemos de que se deva entender que esta área são 17 fazendas que já está hoje em processo de desapropriação, entendemos fundamental à, de fato, futura estação do sítio

aeroportuário como um todo. O terceiro item, também acho que deva ser considerado o papel da LMG 800, em obra, ficará pronto no dia 7 de maio de 2014, além, evidentemente, de ser uma via de penetração no aeroporto, ela é uma via vertebradora de todos os equipamentos que (ininteligível 02:17:41) no sítio aeroportuário, seja que o futuro terminal 3, seja dos edifícios garagem, mas notadamente com relação às alças viárias que irão atender o terminal 1, terminal 2, terminal 3, entendo que a LMG 800 deva ser colocada como um dado que de fato não foi capturado, certamente por entender que isso não teria a ver com o CAPEX, mas sem dúvida nenhuma isso é relevante no nosso entendimento do desenvolvimento do sítio como um todo. E por último, entendo que gostaríamos de ter uma reflexão, um revisitar da questão da Pampulha. O papel que o Estado de Minas Gerais entende, que é diferente, inclusive, da visão com relação à modelagem do que aconteceu Guarulhos, Congonhas, Santos Dumont, relacionado ao Galeão. Entendemos que sim nós devemos, e aí muito no sentido do propósito de ter êxito com relação ao esforço de concessão. Os futuros interessados certamente podem entender que possa haver algum tipo de evasão de tráfico para o aeroporto da Pampulha e o papel que a gente entende simplesmente é que dever-se-ia ter, dada a determinada capacidade instalada que o aeroporto hoje tem, evidentemente que se buscaria alguma regra de reequilíbrio financeiro, caso isso se viesse ultrapassar. Entendemos que isso é algo que realmente pudesse ser observado ainda que seja muito claro por parte aqui na publicação, foi colocado de que isso é risco do concessionário. O esforço que nós estamos colocando é no sentido de mitigar-se, é possível assim colocar, riscos futuros para que de fato tenhamos êxito nessa concessão. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e o apoio do Governo do Estado de Minas Gerais no processo de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

Com relação ao compartilhamento de riscos de demanda em caso de flexibilização das restrições hoje impostas ao Aeroporto da Pampulha, informamos que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional

decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso outras infraestruturas aeroportuárias a compartilhem, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Cândida de Mello Carvalho Mukai

Organização: TozziniFreire Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

ANA CANDIDA – Bom dia. Eu tenho duas contribuições, sendo que a primeira é sobre trem de alta velocidade. Sabemos que o Governo Federal tem um projeto há muitos anos de um trem de alta velocidade ligando Campinas, São Paulo, Rio de Janeiro. Esse trem inclusive aparece no relatório dos estudos de viabilidade, como impactando os dois aeroportos de duas maneiras. A primeira maneira com relação à demanda, trazendo um risco de demanda especialmente para o aeroporto de Galeão e a segunda consiste na disponibilização de áreas dentro do sítio aeroportuário para instalação de estações de embarque e desembarque desse trem de alta velocidade. A gente sabe que o projeto para um trem de alta velocidade que afete o aeroporto de Confins ainda não existe mas eu gostaria de colocar apenas esse comentário. E como tendo em vista os impactos causados especialmente no aeroporto de Galeão, a gente gostaria de propor que seja incluída na cláusula de alocação de riscos uma isenção de responsabilidade concessionário com relação às instalações necessárias à implantação do trem de alta velocidade e também garantindo à concessionária naquilo que impactar a operação do aeroporto, o direito de autorizar prévia e expressamente qualquer interferência que seja gerada no complexo aeroportuário. A minha segunda contribuição, diz respeito ao Anexo 11 da minuta de Contrato de Concessão, que prevê parâmetros de cálculo do fator X. tendo em vista que os prazos de, na verdade esses parâmetros são delimitados apenas para os primeiros cinco anos de concessão e tendo em vista que os prazos de concessão são 25 e 30 anos para Galeão e Confins respectivamente, é imprescindível que se permita aos

interessados conhecer os parâmetros de cálculo de fator X para todo o período da concessão. Se a então informação, entendemos que os estantes não poderão calcular os impactos do fator X em seu plano e no seu modelo de negócios para que isso seja considerado para a elaboração de suas propostas econômicas. A ausência desses parâmetros claros, fere os princípios fundamentais da licitação, inclusive constitucionalmente garantidos. Diante disso, solicitamos que as fórmulas pré-definidas no Anexo 11 da Minuta de Contrato sejam aplicáveis a todo o período da concessão, prevendo-se gravação dos índices, gradação dos índices, à medida que os equipamentos aeroportuários forem adicionados ou melhorados e alternativamente, caso não se entenda adequado o aproveitamento das fórmulas já inseridas no Anexo 11 para todo o período da concessão, que ao menos sejam inseridas fórmulas consideradas adequadas pela agência para que os licitantes possam calcular a sua proposta econômica. Muito obrigada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foram inseridas cláusulas específicas para tratar da interação da Concessionária do aeroporto e a do Trem de Alta Velocidade, buscando delimitar os direitos e obrigações de cada um.

Com relação ao Fator X, também foram efetuadas alterações de redação com o objetivo de se estender o período de previsibilidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Danilo Colares

Organização: Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais

CONTRIBUIÇÃO Nº 15

DANILO COLARES – Danilo, desculpa, Danilo Colares, Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais. Então temos trabalhado em conjunto com o Governo Federal, SAC, ANAC, Infraero, esse período todo, vamos continuar parceiros do aeroporto. A importância do aeroporto, tanto na parte como um hub

(ininteligível 02:31:34) de passageiros, é também um hub (ininteligível 02:31:38) de cargas. Nós precisamos da infraestrutura de carga para esse aeroporto também. Então eu gostaria de registrar aqui um pleito do governo de Minas que constasse no edital a obrigatoriedade do aeroporto se credenciar em código F, porque pelo menos do código F com restrições, aonde o aeroporto, outros aeroportos do Brasil já estão se credenciando e nós precisamos atender pleito de empresas que já estão nos procurando para usar, ter o aeroporto como uma alternativa para o pouso de um 747-800 cargueiro para suas operações. Então isso considerando a ocupação do aeroporto e o entorno do aeroporto, é fundamental que nós preparemos o aeroporto para operações de aeronaves código F. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e o apoio do Governo do Estado de Minas Gerais no processo de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

Adicionalmente, informa que não existe nenhum mecanismo que impeça a Concessionária que assumir o aeroporto de realizar os investimentos e implantar as medidas operacionais necessárias para que o aeroporto possa receber aeronaves código F. Se realmente vier a existir a demanda de empresas para operação com este tipo de aeronave, como relatado, a Concessionária poderá atendê-la desde que tome as providências necessárias para a operação da aeronave pretendida.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Quina

Organização: (não identificada)

CONTRIBUIÇÃO Nº 16

EDUARDO QUINA – Eduardo Quina do consórcio (ininteligível 02:34:05), são 3 observações acerca dos documentos. A primeira delas é uma restrição que ninguém apontou ainda quanto à qualificação dos bancos que podem apresentar a carta exigida no edital. A relação de bancos com patrimônio líquido é facilmente disponibilizada, facilmente verificada no site do Banco Central. Só tem 20 bancos no

Brasil que atendem a isso. Desses 20 bancos, 5 se não estão impossibilitados legalmente pelo menos eticamente estão, que são o BNDES, o Banco do Nordeste, o Banrisul, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal. Isso já faz a lista cair para apenas 15, desses 15 não vou citar os nomes, mas 5 não pertencem a esse mercado de adviser, portanto sobram 10, contra 33 possíveis operadores interessados na licitação, impossibilita a participação de mais que 10, já que um banco não pode assessorar mais de um concorrente. E essa restrição também deixou de fora grandes bancos especialistas em adviser, e eu acho que deveria ser uma regra a ser verificada porque ela está restringindo desnecessariamente. Segundo é uma solicitação de que os estudos que foram disponibilizados pela ANAC tenham grau de detalhamento de outras concessões que estão atualmente sendo também objeto de audiências públicas e editais, está bem claro que o detalhamento apresentado por exemplo para as rodovias foi muito superior ao detalhamento apresentado para os aeroportos que as vezes até impossibilitam a análise devida e por fim, é uma outra solicitação, também recentemente para mais de um setor de concessões de infraestruturas no Brasil, foi feita uma readequação do órgão, conseqüentemente (ininteligível 02:36:13) projetos. Chama a atenção de que as alterações foram feitas, motivadas pela modificação de parâmetros macroeconômicos mundiais e brasileiros e não por setor. Portanto estranha-se de que não tenha sido feita a mesma adequação para as concessões de aeroportos. Repito já que não foram revisões objeto do beta do setor, e sim dos parâmetros macroeconômicos mundiais brasileiros. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que no Edital publicado em 03 de outubro de 2013 a regra de comprovação do patrimônio líquido das instituições financeiras em questão foi flexibilizada para permitir que se considere o patrimônio líquido da instituição financeira estrangeira controladora da declarante. Isto possibilitará que haja mais instituições aptas a produzir a declaração necessária.

No que tange aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, a ANAC esclarece que estes não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Por fim, informamos que o valor do WACC utilizado nos estudos foi atualizado no decorrer do processo, passando a ser de 6,63% a.a.. O cálculo deste valor foi elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico, ambas do Ministério da Fazenda. A formalização do cálculo se deu por meio da Nota Técnica nº 675/2013/STN/SEAE/MF.

2.2 Sessão Presencial realizada no Rio de Janeiro

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Glaucia Moreira

Organização: TAP Maintenance & Engineering Brazil

CONTRIBUIÇÃO Nº 1

Meu nome é Glaucia Moreira eu sou Vice-Presidente da TAP Manutenção e Engenharia, estamos sediados no aeroporto do Galeão em 150.000m² num contrato de concessão com a Infraero. Bom a primeira pergunta é com relação quais seriam as regras para o novo concessionário negociar com as empresas que atualmente ocupam a área? Seria livre mercado? Haverá um direito de preferência para as empresas que já estão ocupando? Haveria um prazo máximo de renovação desses contratos? A ANAC poderá ou irá interferir ou mediar qualquer negociação nesse sentido? E se essa negociação será antecipada à data do vencimento do contrato?

A segunda pergunta, se há possibilidade de exclusão desse perímetro da área de manutenção desse processo de concessão?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária é responsável por assumir os contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. A expressão “conforme as condições

contratadas” reforça a ideia de que todas as cláusulas do contrato sub-rogado são assumidas pela Concessionária. Não obstante, caso o contrato sub-rogado esteja em desacordo com as condições estabelecidas no Capítulo XI do Contrato, a responsabilidade de adequação será integralmente da Concessionária.

Os termos de uma eventual renovação ou estabelecimento de um novo contrato serão estabelecidos de comum acordo entre a Concessionária e a parte interessada, não havendo direito de preferência para as empresas atualmente instaladas no sítio aeroportuário. Ressalta-se, porém, que o Contrato de Concessão possui itens específicos com o objetivo de coibir o abuso do poder de monopólio e as práticas discriminatórias no tocante a exploração de áreas consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Com efeito, o item 11.8 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, estabelece a livre negociação para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, porém, veda práticas discriminatórias e abusivas.

O item 11.8.4, por sua vez, estabelece que, no caso de descumprimento do item 11.8, “a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Flávio de Araújo Willeman

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

FLAVIO DE ARAUJO WILHEMAN – Bom dia a todos, cumprimento a todos da mesa, parabêniso todos que aqui estão pela audiência de ontem e pelo dia de hoje. Bom dia a todos os presentes. Mais uma vez venho a essa audiência com a finalidade de colaborar com a ANAC com a intenção de impugnar efetivamente 3 itens do edital, por entende-los inconstitucionais e ilegais. Me refiro aos itens 1.5, 3.3 e 3.15.5. Minha

fala serve como uma regra, que é um pouco a despeito da Audiência de ontem, mas o farei em 3 pontos. Em resumo esses itens preveem que os acionistas que venceram as licitações anteriores não possam participar desta licitação e também não podem, caso participem dos dois objetos do leilão, caso ganhe os dois, assinar dois contratos. A fundamentação da ANAC divulgada é que isso refletiria a concentração de mercado e inviabilizaria a competição e após estudado o tema eu verifiquei que não há base constitucional ilegal para essa posição da ANAC, para essa função regulatória desse contrato. Uma possível base normativa, como eu disse ontem, está no Art. 15 do Decreto 7624 de 2011 que volto a dizer, tem por fundamento o Art. 84 6 A da Constituição, que todos sabemos trata dos regulamentos independente do direito brasileiro e que se destinam à organização e funcionamento da administração federal. Mas nunca poderiam restringir a competitividade de uma licitação a ponto de impedir ainda que com poder normativo delegado para as agências, a competição de agentes que já ganharam licitações outras no mercado. Mas o argumento de concentração de mercado, foi mencionado ontem na Audiência em Belo Horizonte, indagado e no meu sentido não houve uma resposta positiva. Não tem suporte técnico divulgado pela ANAC e aqui faço uma indagação. Há algum estudo técnico, uma análise de impacto regulatório que demonstre que a participação de um acionista que venceu por exemplo em Guarulhos, se vencer Galeão, isso irá refletir em concentração de mercado e inviabilidade de competição? Existe esse estudo técnico que possa demonstrar para os agentes de mercado, para os (ininteligível 01:06:59), que de fato haverá concentração de mercado? E aí caso essa resposta seja negativa, positiva ela foi divulgado esse estudo? Caso seja negativa, com base em que, em que informação técnica possível uma agência reguladora aprioristicamente entenda que a simples participação de um agente econômico em duas licitações, que ganhe dois contratos possa inviabilizar a competição e ser objeto de concentração de mercado? Por fim eu destaco que se tire essas cláusulas do edital que são inconstitucionais e ilegais por violação do princípio da segurança das relações jurídicas. Sabemos que esse princípio constitucional tem duas vertentes. Uma vertente objetiva e uma vertente subjetiva. A vertente objetiva, ele privilegia o ato de ter feito a coisa conjugada e na vertente subjetiva privilegia a boa fé, a confiança legítima e o princípio da congruência entre relações de parte-a-parte. No caso específico, coube consulta à ANAC quando da concorrência anterior, no leilão anterior, um texto expresso indagando se a participação desses concessionários, dessas empresas, perdão, no leilão anterior

inviabilizaria a participação delas neste leilão e a resposta da ANAC foi textual. Não há disposição prevista no edital, (ininteligível 01:08:42) que possa inviabilizar a participação dessas empresas neste leilão. Portanto induziu a meu sentir o regulador e o poder concedente as empresas a participarem daquele leilão de modo a que não seriam impedidos a participar desse leilão. Violou a meu sentir, a segurança das relações jurídicas, a segurança que os agentes depositaram na ANAC para naquele momento, responder que não seriam impedidas de participar nesta licitação. Eu reformulo a pergunta se há estudo técnico divulgado e com base em que a ANAC chegou a essa conclusão para estabelecer essa regra regulatória no edital. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, sem adentrar ao mérito da legalidade das espécies normativas utilizadas no caso em comento, nos termos do art. 6º, caput e parágrafo único, da Lei 11.182/2005 (Lei de Criação da ANAC), esta possui competência para promover ações na área da defesa e promoção da concorrência. Entretanto, essa atribuição não configura usurpação ou comprometimento das funções do CADE, estas igualmente estabelecidas em lei infraconstitucional federal - Lei 12.529/2011. Ressalte-se que, nos termos do art. 90, parágrafo único, desta Lei, sequer são considerados atos de concentração aptos a atrair a competência do CADE aqueles destinados às licitações promovidas pela administração pública direta e indireta e aos contratos delas decorrentes.

Em relação à violação aos princípios da segurança das relações jurídicas, boa-fé, princípio da congruência e princípios da não surpresa, não se vislumbra qualquer ilegalidade, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre observados os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, regido pelo regime jurídico-administrativo, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No que tange ao aspecto concorrencial, a restrição posta no Edital disponibilizado em Audiência Pública foi alterado de modo a flexibilizar o critério, resguardados mecanismos que evitem prejuízo à concorrência, ao concentrar o mercado dos

aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos, e com vistas a promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

A restrição constante do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, busca-se com a descentralização do mercado que os operadores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer ainda pelo papel de *hub* (ponto de conexão), doméstico ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante *hub* internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de *hub* doméstico, conforme

demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes *hubs* domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de *slots*, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos, entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas *low cost*, como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. *Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais *hubs* do continente – Paris CDG, *London Heathrow*, *Frankfurt* e *Amsterdam* – tem ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo *Air Transport Group*, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana *Continental Airlines*, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias, prática essa razoavelmente comum. (*AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002*).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (teto tarifário) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar maiores ganhos

aos usuários (principalmente em inovação) que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela é de relevante interesse público, vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem sim atuar de forma competitiva.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fernando Barbalho Martins

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 3

FERNANDO BARBALHO MARTINS – Obrigado, meu nome é Fernando Barbalho, sou advogado aqui no Rio de Janeiro. Também estive presente ontem e agradeço a atenção da comissão e para não repetir as mesmas considerações que foram feitas ontem, só vou reprimir alguns pontos que a nosso sentir não foram suficientemente esclarecidos na audiência pública de ontem. Como afirmado na Audiência Pública de Belo Horizonte, 03 objetivos estão muito claros no Programa de Concessões Aeroportuárias. A expansão da infraestrutura, a melhoria dos padrões de serviços e a obtenção de recursos pelo poder público. Então diante da preocupação externada pela agência no sentido de defesa da concorrência, formula-se objetivamente a seguinte pergunta: 1) Como a redução do número de concorrentes contribui para a possibilidade do aumento de recursos a serem obtidos nesses 8 leilões que estão

para ocorrer? 2) Diante da regulação estrita da ANAC que controla limite de preço, qualidade de serviço e volume de ofertas feitas pelos concessionários aeroportuários, com que espaço haveria risco para o abuso do poder econômico de eventual condição dominante no mercado de um acionista de concessão já outorgada anteriormente, nessas duas novas concessões? 3) Como se caracterizar uma dominância de um mercado, se considerando o percentual publicado no boletim, informação do transporte aéreo, publicado pela própria SNJ, se somar-se a participação no mercado de quem já é acionista, Viracopos, Guarulhos ou Brasília, como eventual vitória no Galeão, esse índice não ultrapassa 20%, que é o índice que presume uma dominação de mercado e ainda assim, não seria ilícita a atuação? 4) Como o edital de licitação permite ganhos de eficiência da Infraero, cuja participação em todas as sociedades com propósito específico é obrigatória que é essa participação delegada ao agente privado. Como se compatibiliza isso, por regime ordinário de obrigações imposto às estatais pela Constituição. E finalmente na esquina do que o meu colega Flavio Wilheman acabou de expor, se essa nota técnica que sustenta a proibição, consta como base na deliberação das diretorias, como essa nota técnica não sendo divulgada se garante efetivamente contraditório pelos agentes econômicos nessa licitação. Não há efetivo contraditório quando uma informação técnica essencial para o estabelecimento da proibição ou não de concorrências nesse caso, não é divulgada suficientemente. A divulgação dessa nota técnica somente no final do processo de Audiência e Consulta Pública viola o contraditório de todos aqueles que têm interesse nesse processo de licitação. Agradeço muito a atenção e a paciência de ouvir a mesma natureza de questionamentos e elogio a ANAC por submeter ao crivo público nesse sentido, tão importante instrumento de concessão. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as restrições para participação no certame podem diminuir a concorrência e, portanto, a maximização da contribuição fixa a ser ofertada pelo vencedor. Contudo, vale destacar que a maximização da concorrência e, por consequência, da contribuição fixa (outorga), embora um princípio importante em qualquer concorrência pública, não é o único princípio a pautar a Administração Pública na definição das regras de um leilão. A melhoria do serviço a ser prestado, a modicidade tarifária e os aspectos técnicos devem ser levados em

consideração.

Nessa esteira, informa-se que a inserção de um número maior de concessionários neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Esse princípio foi adotado após estudos da experiência internacional, onde a concorrência entre aeroportos tem se mostrado cada vez mais relevante para a melhoria dos serviços prestados. Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a *Civil Aviation Authority* (CAA), por exemplo, a respeito dos aeroportos operados pela *British Airports Authority* (BAA), quais sejam, *Heathrow*, *Gatwick* e *Stansted*, considera que aeroportos efetivamente competem entre si e que o controle comum pela BAA de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo em que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum. (...) A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais

e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Isto posto, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sandro Roberto Lopes de Souza

Organização: TAM Linhas Aéreas S/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 4

SANDRO ROBERTO - Bom dia. Para não ser redundante já fiz algumas participações na audiência ontem, só ratificar a preocupação, hoje até já foi externado pela manutenção também a livre pactuação de preço. Então eu vou aproveitar o meu tempo para trazer algumas considerações da nossa unidade de cargas, vou ler bem brevemente ok. O que a gente não percebeu no edital, existe um bom material tratando sobre o sistema de pátio e pista, existe um bom material tratando sobre a questão de TPS, mas não existe aprofundamento sobre a questão da carga aérea no edital. Assim a gente queria externar a preocupação com o modelo de administração e operação nos terminais de carga e nos armazéns hoje, para não ter a continuidade do modelo de monopólio com política crescente sem contrapartidas de infraestruturas, serviços e os benefícios advindos da operação. A gente queria contribuir talvez, a ANAC pensar em pedir múltiplos operadores de armazéns dentro do aeroporto, isso poderia estimular a concorrência e eficiência direta ao usuário que faz uso dessa cadeia logística. Outro ponto importante seria estabelecer os requisitos mínimos para

investimentos e modernização dos terminais de carga através de uma melhor infraestrutura, facilidades, tecnologia, equipamentos, sistema de recepção e movimentação de cargas. Da mesma forma como temos indicadores de eficiência seria importante trazer também para esse tipo de serviço, a gente entende que a gente agregar valor na qualidade das atividades e nos serviços das cargas, tanto elas internacionais quanto domésticas. A implementação de capris e por fim dois últimos pontos, a questão da precificação também que ontem até dei algum exemplo que a gente já tem a prática tanto pelo agente público quanto pelo agente privado e esse é motivo de grande preocupação e muito embora a gente tenha também material da ANAC em que diz respeito a critério de distribuição e a cessão diária nos aeroportos, as vezes somos compelidos e temos que aceitar aquilo que o aeroporto dispõe. Então a ANAC de fato precisa ter olhos bastante abertos para como esses operadores estão tratando essa questão. Hoje é só. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, assim como outras atividades de apoio ao transporte aéreo de carga e de pessoas, dentre as quais podemos citar a realização de *catering*, manuseio de bagagem, limpeza de aeronaves, etc., a operação da carga não é atribuição exclusiva do operador aeroportuário. A atividade de operação de carga, como as demais atividades citadas, pode ser enquadrada como serviço auxiliar, conforme disposto na Resolução nº 116/2009:

“Art. 1º São serviços auxiliares ao transporte aéreo aqueles prestados para apoio às operações do transporte aéreo que estão descritos no Anexo desta Resolução.

(...)

“MOVIMENTAÇÃO DE CARGA - Transporte entre aeronaves e terminais aeroportuários, manuseio e movimentação nos terminais aeroportuários e áreas de transbordo, bem como a colocação, arrumação e retirada de cargas, bagagens, correios e outros itens, em aeronaves.” (grifo nosso)

“PROTEÇÃO DA CARGA E OUTROS ITENS - Supervisão e controle de segurança de toda a atividade relacionada com a carga aérea e outros itens, desde a sua origem até o embarque na aeronave, através de métodos e procedimentos de proteção.”

Diferentemente da infraestrutura aeroportuária, cujo alto custo fixo e baixo custo

marginal, principalmente no que se refere aos ativos imobilizados como terminais e pistas, faz com que alguns serviços aeroportuários possam ser enquadrados como monopólios naturais, os serviços de apoio ao transporte aéreo, por outro lado, podem ser prestados, em muitos casos, em regime de concorrência. No caso da operação de carga doméstica, dado à existência de múltiplos operadores em determinados aeroportos que já realizam essa atividade, verifica-se que não se trata de atividade de natureza monopolista, sendo factível e interessante para os usuários que sua prestação ocorra em ambiente competitivo.

Historicamente, a carga doméstica tem sido operada diretamente pelas empresas aéreas em armazéns arrendados para esse fim em diversos aeroportos. A variedade de arranjos para a prestação desses serviços, inclusive a prestação pelo próprio operador, permite que haja concorrência o que, por sua vez, proporciona melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços.

Dessa forma, dada as características desse tipo de serviço, entende-se que a sugestão de regulação de preços destas áreas não é a melhor opção. Contudo, tendo em vista a possibilidade de transferência do poder de monopólio do aeroporto para a atividade competitiva, torna-se necessário o monitoramento do acesso a essas áreas, bem como o acompanhamento dos preços cobrados pelos aeroportos. Assim, informamos que as atividades de armazenagem e capatazia doméstica entrarão no rol das Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário do item 11.7 do Contrato de Concessão, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

O objetivo da classificação de áreas operacionais é delimitar o escopo de atividades sobre o qual se aplicará as regras referentes à remuneração e acesso definidas na Seção II do Capítulo XI do Contrato, a saber:

11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.8.1. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes;

11.8.2. Fica a critério da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes;

11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.10. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço.

11.10.1. A limitação disposta no item anterior poderá ser aplicada para eventual redução de número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, observadas as diretrizes fixadas em regulação da ANAC.

11.10. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

Não obstante, em relação à especificação “de indicadores de capacidade

aeroportuária e de serviços da Concessionária em relação infraestrutura para armazenagem e movimentação de carga” esclarecemos que, sob o aspecto legal, a Lei de Concessões estabelece a necessidade de estarem previstas no edital as condições necessárias à prestação adequada do serviço, não sendo imperiosa a definição extensiva e exaustiva das regras acerca do modo, forma e condições da prestação, vez que referidas regras, ademais, resultam de regulamentos impostos pelo próprio Poder Concedente, no caso a ANAC.

Em se tratando de atividade regulada, o conteúdo do contrato de concessão é integrado pela regulação atinente ao objeto da concessão, podendo ser, conforme o caso, desnecessária a repetição de dispositivos ou a antecipação de regras que podem ser construídas mediante processo regulatório submetido a ampla discussão pública. Nesse sentido, é importante destacar que não foram estabelecidos indicadores de qualidade de serviço – IQS para a movimentação de cargas em função da natureza específica deste mercado. Diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio quanto em terminais alfandegados fora do sítio (Estação Aduaneira Interior – EADI ou Porto Seco), que seguem legislação específica da Receita Federal. Além da potencial (e tipicamente efetiva) competição com os Portos Secos, os aeroportos competirão entre si no mercado de carga aérea. Em estruturas competitivas espera-se que a própria dinâmica do mercado seja capaz de produzir resultados satisfatórios.

Entende-se que pelas características do mercado não há a necessidade de pré-estabelecer em contrato indicadores específicos de qualidade de serviço sobre a atividade de carga aérea, sendo suficiente, para o caso, dispositivo contratual que preveja a possibilidade de edição de normativo próprio sobre a matéria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tatiane Novaes Viana

Organização: LATAM Airlines

CONTRIBUIÇÃO Nº 5

TATIANE VIANA – Bom dia a todos, para que não haja repetição do que foi falado ontem, eu gostaria de reiterar todos os pontos que nós colocamos a respeito do Plano de Exploração Aeroportuária que para nós companhias aéreas é de extrema atenção porque é através de todo esse plano que a gente vai ter o desenvolvimento das nossas operações nos aeroportos que estão sendo licitados. Os dois únicos pontos que eu gostaria de chamar um pouquinho mais de atenção é com relação à estrutura de wi-fi que vai ser disponibilizada nesses aeroportos, para que haja uma atenção especial não só nas áreas de TPS como também nas áreas de pátio e áreas remotas porque hoje as companhias aéreas dispõem de grande tecnologia para que haja o melhor monitoramento de voo, ou de operações, para que a gente possa ter essa tecnologia aplicada nesses aeroportos também e outro ponto seria com relação aos SMAs que hoje a gente precisa que eles sejam muito bem definidos porque como a gente está tratando de grandes operações, os SMAs, por mais que eles sejam pequenos, eles podem fazer com que haja uma grande ruptura das operações nesses aeroportos. Exemplo também por exemplo as esteiras, se a gente tem 99% do tempo elas funcionando, mas 1% só sem funcionamento, esse 1% representa um período muito grande nessas operações. Então seriam só os dois pontos que eu gostaria de chamar um pouquinho mais a atenção. Obrigada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, em relação à disponibilidade das esteiras de bagagem esclarecemos que independentemente dos indicadores de qualidade avaliados pela ANAC por meio do Contrato de Concessão, a empresa aérea e o operador aeroportuário poderão realizar contratos entre si sobre outros aspectos de nível de serviço ou, até mesmo, de como serão reestabelecidas as condições operacionais dos equipamentos após um tempo de paralização.

Analogamente, mesmo que não haja previsão de oferta de serviços obrigatoriamente (como o *wi-fi* para as empresas em áreas externas), empresas e operador podem entrar em acordo para o fornecimento de tal serviço.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Felipe Rocha Deiab

Organização: Deiab & Marino Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

FELIPE ROCHA DEIAB – Bom dia. Obrigado pela oportunidade que a ANAC nos concede agora. Eu tenho dois questionamentos. O primeiro diz respeito ao item 3.10.4 do edital que prevê a participação obrigatória do consórcio do operador aeroportuário, um percentual de 25%. Questiono isso por duas razões, está claro que a Lei que rege essa concessão é a Lei 8987. No Art. 19 da Lei 8987, da Lei de Concessões, não prescreve nenhum percentual, não impõe nenhum percentual a qualquer empresa que pretenda participar, ou pretenda vir a ser concessionária. Essa matéria é uma matéria que necessariamente é objeto de Lei Ordinária Federal, porque o Parágrafo Único do Art. 185 da Constituição impõe. Então a primeira indagação, exijo em saber, de onde vem esse número, esse percentual de 25%? Sabendo também o seguinte, o Art. 19 da Lei 8987, prescreve que a responsabilidade de todos os participantes é solidária, todos os consorciados têm uma responsabilidade, significa que não importa se o fundo de investimento (ininteligível 01:34:51) participar com 0,01% do consórcio, ele vai ser tão responsável, tão solidário quanto os demais. Então não me parece embora seja louvável o propósito que a Danielle tenha nos dito, que essa regra do edital, seja uma regra conforme a legislação. O segundo item que me causa muita preocupação, é o item 4.46 e por uma razão muito simples. Porque esse item estabelece um número de 35 milhões de usuários por ano durante um período de 5 anos a contar da publicação do edital para trás, como requisito de habilitação para participar do certame e a pergunta que eu faço é a seguinte: A Lei 8987, sempre ela que é a Lei que rege a concessão, ela estabelece o Art. 14, aplicação subsidiária para o leilão, da Lei 8666, a famosa Lei de Licitações. E o Art. 30, perdão, Parágrafo 1º, Inc. 1º da Lei de Licitações é claríssimo ao vedar expressamente, a exigência de quantidade mínima para efeito de capacitação técnica, para efeito de habilitação. Dados da Airport (ininteligível 01:36:17) International, que estão no site da associação que engloba todos os aeroportos do mundo, comprovam que apenas 31 empresas no mundo inteiro estariam habilitadas a participar do certame e pior ainda, dessas 31 apenas 7 já participaram de licitação internacional. Então a pergunta que eu faço é sobre a viabilidade de se manter essa minuta sem restringir o certame, essa exigência, esse número cabalístico de 35 milhões, até porque também quero lembrar à ANAC e

também quero indagar se a ANAC tem ciência, o Tribunal de contas da União ao julgar a concessão no seu primeiro estágio do aeroporto de Guarulhos, estabeleceu que o número de 5 milhões de usuários a cada 10 anos, pelo menos em 1 ano a contar do edital para trás, seria suficiente. Então queria saber qual a posição da ANAC sobre essas questões que estão sendo indagadas agora e principalmente se a ANAC tem ciência dos Planos de Contas da União, pode eventualmente impugnar, determinar medidas saneadoras nesse edital que traria muita insegurança aos investidores. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária pelo operador aeroportuário equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante consta na Resolução nº 2, de 16 de janeiro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Cabe ressaltar que esta exigência visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário e o efetivo aproveitamento do *know how* e da tecnologia associados às empresas que já desempenham esse papel nos maiores aeroportos do mundo.

No que tange ao requisito de qualificação técnica, informa a ANAC que este foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização. Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização: Advogado autônomo

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

TONIE HULME DECCACHE – Bom dia, eu tenho apenas 6 breves perguntas para a mesa. A primeira delas relacionada a terceira pista independente do Galeão. A projeção de demanda Galeão é de 59 milhões de pessoas por ano de acordo com estudo referencial a configuração das duas pistas independentes, uma separação de 3 NM para atender 60 milhões de pessoas por ano. Essa configuração também é capaz de suportar capacidade declarada de 59 movimentos de aeronaves por hora. E é superior a 400 mil movimentos por ano. A implantação da terceira pista independente acarretará elevado custo ambiental, além da desapropriação de aproximadamente 800 lares ao custo de R\$ 200.000.000,00. Assim a primeira pergunta é qual a razão de uma terceira pista como exigência do edital se pela projeção de demanda apresentada não existe necessidade real? E porque ela precisa ser independente? Segunda pergunta relativamente ao atendimento de nível de serviço do IATA, no edital dispõe um terminal para passageiros deve atender um nível de serviço C da IATA. Ocorre que de acordo com a demanda projetada pelo estudo de referência e o tamanho do terminal, em vários momentos a relação de metro quadrado do terminal por milhão de passageiros é inferior a 10.000 m², como recomenda o IATA. Assim a segunda pergunta é, o estudo de referência e o CAPEX apresentado não implicam em elevado risco de não atingimento do nível de serviço desejado? Terceiro, relativamente a área de pátio. No estudo de engenharia foi recomendada uma área de pátio adicional de 480.000 m² na fase entre 2024 e 2033. Nesta faz na CAPEX consideram somente 303.000 m² adicionais. Assim a terceira pergunta é, afinal, qual é a área de pátio adicional desejada para o período de 2024 e 2033? Quarto item, relativamente o prazo para instalação da nova sinalização. Para se implantar a sinalização de qualidade são necessários pelo menos seis meses para realização do projeto, fabricação de equipamentos e instalação. O edital contudo prevê somente 80 dias após a assinatura do contrato, além disso são reservados somente 30 dias para fabricação, instalação após aprovação pela ANAC. Assim a quarta pergunta é, porque o prazo estipulado para implantação da sinalização não é aderente às práticas mundiais? Quinta pergunta, relativamente à redução da OPEX em 2014 nos dois primeiros anos de transição a concessionária terá custos com treinamento de pessoas, contratação, estudos estratégicos, mudanças de processos,

mudanças de sistemas, entre outros. Além disso será o ano da Copa do Mundo como todos nós sabemos, e portanto indaga-se a quinta pergunta, como é possível nesse contexto prever uma redução de OPEX na ordem de (ininteligível 01:47:30) em 2014? Isso não implica no auto risco de ruptura operacional? E a quinta e última pergunta, relativamente a uma das respostas já apresentadas pela mesa hoje, gostaria de saber qual é a nota técnica que indica a probabilidade de concentração de mercado e porque ela ainda não foi divulgada? E por último, se seria possível divulga-la imediatamente?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Os estudos que justificam a restrição à participação no certame adotada foram formalizados pelas Notas Técnicas nº 33/DERC/SPR/SAC-PR e 19/2013/GERE/SRE/ANAC, constantes nos autos do processo de concessão em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Cleveland Prates Teixeira

Organização: Pezco Microanalysis

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

CLEVELAND TEIXEIRA – Obrigado. Eu vou tentar não repetir o que eu disse ontem. Mas eu vou pegar alguns pontos que me parecem relevantes. Em primeiro lugar eu queria novamente parabenizar a ANAC e lembrar que minha questão aqui não é com relação ao remédio. Mas sim com a dosagem. Ou seja, dependendo da dosagem, você pode matar um doente ao invés de curá-lo. Então me ocorreram umas coisas de ontem para hoje e eu fui pesquisar um pouquinho e entender um pouquinho. Primeiro

aspecto, eu vou insistir na pergunta que já foi feita aqui, porque observando os dados em particular, do aeroporto de Viracopos, não me parece que existe hoje nenhum tipo de concorrência entre ele e os dois aeroportos que estão sendo leiloados. Porque eu estou falando isso? Porque obviamente a concorrência tem que ser considerada mas ela tem que ser considerada a partir de um estudo específico indicando questões específicas. Ou seja, vamos definir primeiro o mercado relevante para termos maior clareza a onde pode e onde não se dá concorrência. Eu entendo a pontuação da Doutora Danielle de ontem com relação a Hubs, mas eu também gostaria de lembrar que os casos de maior problema em concorrência que a gente teve foi exatamente em Hubs. Esse é o primeiro ponto. O segundo aspecto diz respeito especificamente ao critério de 35 milhões. Eu queria saber se houve algum estudo, porque eu também fui pesquisar um pouquinho e esse dado de 35 milhões, especificamente no caso de Galeão, pelos estudos apresentados pelo governo, só se atingiria em 2024. Ou seja, o que impede de haver uma redução em relação a esse critério, na medida em que existe uma curva de aprendizado do operador e que ele possa com uma operação menor, ele possa claramente operar recentemente aqui. Dado que o que a gente quer é uma concorrência no mercado pelo mercado. Trazer os melhores operadores. O terceiro aspecto, que eu vou tomar cuidado para não ofender nenhum técnico ou funcionário da Infraero, meu ponto é de um aspecto concorrencial, me parece que existe uma contradição no fato de você impedir um operador com 25, 30, sei lá quantos por cento de participação, participar dos próximos leilões em aeroportos e ao mesmo tempo você permite que a INFRAERO com 49% de participação esteja em todos os aeroportos. Porque eu estou falando isso? Porque a participação da Infraero, se a gente tomar por base ações (ininteligível 01:55:58) ela impõe de certa maneira uma interferência no sentido, por exemplo, o direito de veto. Se eu sou uma operadora e quero aumentar a oferta do produto ou aumentar a quantidade de vagas que eu disponibilizo no aeroporto, se houver eventualmente um veto da Infraero, isso tem um impacto sob toda a concorrência no mercado. Então eu acho que haveria de se pensar um pouquinho melhor. E se vocês estão restringindo de um lado operadores, vocês estão permitindo a INFRAERO que tem poder de veto e tem acesso a informação de todos os aeroportos, inclusive favorece uma coordenação. Então esse é um outro ponto que eu acho que deveria ser pensado um pouquinho melhor. E por último, então sendo o mais rápido possível, eu não sei se isso de fato aconteceu, mas me preocupa o fato de que num determinado momento, se sinaliza

que quando você vai entrar numa concessão, você poderá eventualmente entrar nas próximas. E depois, não sei se isso aconteceu? Você não pode mais entrar. Você muda a regra do jogo no meio do caminho. Qual é a minha preocupação com isso? A gente está falando de um jogo de vários períodos. Eu quando decido entrar num processo de leilão, eu olho essa possibilidade, a do próximo aeroporto e a do próximo aeroporto. E a minha decisão vem muito em função da cesta que eu posso montar. Se as regras mudam, a minha decisão muda. E as vezes eu deixo de participar com insegurança regulatória que se forma e mais do que isso, você pode exigir um retorno maior que implica um custo de oportunidade maior, e um (ininteligível 01:57:28) eventualmente maior, para que esse operador entre e participe de fato desse mercado. Então eu gostaria de saber se isso foi pensado ao longo da decisão desse modelo que foi colocado? Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, no que tange ao requisito de qualificação técnica pautado no movimento de 35 milhões de passageiros, este requisito foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

Quanto à restrição de participação dos vencedores do Leilão nº 2/2011 em concessões posteriores, cumpre destacar resposta dada quando de tal questionamento na Ata de Esclarecimentos do Edital daquele edital, (questionamento nº 253):

“Não há vedação no Edital em exame para a participação em futuras licitações de concessões de infraestrutura aeroportuária. Eventuais futuras licitações serão regidas

pelos seus próprios instrumentos convocatórios, que estabelecerão as devidas restrições.” (grifo nosso)

Ou seja, a resposta ao pedido de esclarecimento deixa claro que não havia restrição naquele momento à participação em futuras licitações de infraestrutura aeroportuária, mas que futuros editais poderiam estabelecer regras próprias quanto à participação. Portanto, não se identifica qualquer ilegalidade em restringir no atual certame a participação dos vencedores daquele, pois em cada edital a Administração Pública tem competência para estabelecer as regras de participação.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado ao se estabelecer a restrição será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Nerêo Cardoso de Matos Junior

Organização: Advogado autônomo

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

NERÊO CARDOSO DE MATOS JUNIOR – Bom dia sou Nereu de Matos, sou advogado do estado do Rio de Janeiro. Parabéns ao senhor Presidente José Carlos pela condução. Tenho 3 itens a abordar. Na verdade um está sendo exaustivamente abordado aqui, mas que na verdade ele tem a sua importância na medida que essa questão dos estudos prévios, ou seja, de maneira preparatória para a realização do certame, é muito importante porque dá transparência, publicidade, impessoalidade ao certame. Foi dito aqui que existe uma nota técnica não que ela será publicada oportunamente, e que existe literatura sobre a questão de que é possível haver essa concorrência. Como desconhecemos a nota técnica é importante assentar que

também existe literatura, estudos e estes são publicados de que aeroportos localizados a mais de duas horas de distância de carro, não competem entre si. E esses estudos existem no Brasil e existem estudos, que a gente não pode comparar como disse muito bem o (ininteligível 02:06:43) ontem na audiência de Minas Gerais. O nosso mercado com o americano, mas existiria uma pequena similitude com o europeu. Então um dos mais complexos estudos sobre esse tema é o Airport Competitions (ininteligível 02:06:56) e o Copenhagen Economics de junho de 2012, sobre o mercado europeu e assenta que não é possível a competição entre aeroportos que distam em mais de duas horas. Ou seja, seria possível a competição entre Confins e Pampulha, Guarulhos e Viracopos, Congonhas e Santos Dumont, Galeão, mas não entre Galeão e Confins que são os objetos que Galeão e Guarulhos por exemplo. Bom nesse sentido de que também existem estudos afirmando que não é possível essa concorrência, então os estudos realizados pela agência reguladora levaram em consideração essa possibilidade, ou seja, de que não existe concorrência entre aeroportos situados a mais de duas horas de distância de carro. O segundo item é o seguinte: Não foi respondido, já foi abordado duas vezes aqui, essa questão dos 35 milhões, ontem foi dito que teria sido um amadurecimento da agência. Hoje seria para atender uma maior eficiência, um rigor da eficiência. Em que (ininteligível 02:08:21), o fundamento de maior amadurecimento ser inaceitável no âmbito regulatório, é se observar que reduzir esse critério não vai impedir que os 31 operadores aeroportuários que existem no mundo de participar desse certame. Então não é subindo o critério, elevando o critério que fará com que eles venham e participem desse certame. Segundo. Apesar de ter sido abordado que existe 31, gostaria de saber se a agência tem conhecimento de que desses 31, 20 nunca, jamais saíram de suas sedes de seus países para participar de licitações internacionais? (Ininteligível 02:09:09) nos últimos anos apenas 6 participaram de licitações internacionais. E na última participação onde vimos os interessados em participar, apenas 5 atualmente estariam, em tese, habilitados a participar desse certame. Por conta disso, não dá. Essa qualificação técnica na prática não se revelou, não se revelaria restritiva à competitividade? Ainda em relação a esse tema, como se aferir que 35 milhões seria, atingiria a eficiência almejada se apenas um número. Existem muitos aeroportos no mundo que operam 35 milhões ou mais e que são classificados de padrão muito inferior que aqueles que operam 15 ou 25 milhões. Então gostaria de saber qual foi o critério na seleção? Eu não estou falando depois da

seleção existe um Plano de Metas, avaliação, mas na seleção, com a agência reguladora chegou a esse número que já foi até denominado de cabalístico aqui, para aferir eficiência, ou seja, um operador aeroportuário. Bom esses são os meus dois posicionamentos no intuito da exiguidade do tempo. Agradeço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, no que tange ao requisito de qualificação técnica pautado no movimento de 35 milhões de passageiros, a ANAC informa que este requisito foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de 12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

Os estudos que justificam a restrição à participação no certame adotada foram formalizados pelas Notas Técnicas nº 33/DERC/SPR/SAC-PR e 19/2013/GERE/SRE/ANAC, constantes nos autos do processo de concessão em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Adolpho Julio Camargo de Carvalho

Organização: Pinheiro Neto Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 10

ADOLFO JULIO CAMARGO DE CARVALHO – Boa tarde. Sou advogado queria seguir numa linha de perguntas que foi iniciada pela Glauca da TAP. Gostaria de

solicitar o seu ponto de vista de complementação dos documentos jurídicos que a mesa considerasse dois pontos fundamentais que eu quero aqui tratar e sobretudo, que ela considerasse uma complementação da documentação para atender essas preocupações. Eu ouvi o Rafael falar de maneira qualificada a respeito das renovações dos contratos, uma vez que nós tenhamos um novo operador. E que as regras serão livremente pactuadas, não haverá qualquer critério de preferência e que de maneira geral isso é uma prática adotada desde 2009, com a interferência da ANAC nesse sentido. Eu acho que faz sentido essa colocação, mas se de alguma maneira a documentação jurídica tratou de maneira adequada e específica, as contrapartidas da operadora na área operacional do aeroporto de maneira mais tímida como disse o Sandro, na área de cargas, isso ficou talvez, não tão claro. Nessa frente do sitio do aeroporto que diz respeito à área industrial, eu não encontrei na documentação nada que de maneira clara trate qual é o tipo de melhoria, qual é o tipo de indicador de qualidade, ou se existe algo que aqueles que hoje ocupam, essa área, podem esperar de melhorias? Porque eu acho que isso é fundamental para dirigir qualquer tipo de reajuste ou pacto, ou nova pactuação deste contrato. Quer dizer, se eles vão ser de repente negociados, acho que é importante entender quais os índices qualificadores, quais as melhorias serão ali, observados para que essa conversa faça mais sentido. Então eu acho que os documentos jurídicos vão tratar isso de alguma maneira. Talvez como os princípios daquilo que se espera para essas renovações. E no sentido de escolhas políticas, eu queria talvez poder provocar o Rogerio, o documento jurídico ele estabelece algum tipo de exclusão para áreas militares. Na área industrial, alguns, eu acho que é fundamental talvez considerar algum tipo de preferência, na hipótese de renovação de contrato que diga respeito a prestação de serviços associados a interesse nacional, a porque você pode ter situações em que o interesse militar deva prevalecer para continuação de determinado serviço ou contratos e manutenção, e atuação naquela área, eu acho que os documentos jurídicos também não tratam e não contem esse tipo de hipótese. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária é responsável por assumir os contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. A expressão “conforme as condições contratadas” reforça a ideia de que todas as cláusulas do contrato sub-rogado são

assumidas pela Concessionária. Não obstante, caso o contrato sub-rogado esteja em desacordo com as condições estabelecidas no Capítulo XI do Contrato, a responsabilidade de adequação será integralmente da Concessionária.

Os termos de uma eventual renovação ou estabelecimento de um novo contrato serão estabelecidos de comum acordo entre a Concessionária e a parte interessada, não havendo direito de preferência para as empresas atualmente instaladas no sítio aeroportuário. Ressalta-se, porém, que o Contrato de Concessão possui itens específicos com o objetivo de coibir o abuso do poder de monopólio e as práticas discriminatórias no tocante a exploração de áreas consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Com efeito, o item 11.8 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, estabelece a livre negociação para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, porém, veda práticas discriminatórias e abusivas.

O item 11.8.4, por sua vez, estabelece que, no caso de descumprimento do item 11.8, “a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Cândida de Mello Carvalho Mukai

Organização: TozziniFreire Advogados

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

ANA CANDIDIDA – Bom dia. Eu gostaria de fazer alguns complementos também em relação às minhas manifestações de ontem. A primeira com relação à instalação do trem de alta velocidade. A resposta que foi dada pela comissão com relação ao risco de demanda é de que esse risco já está alocado na concessionária através do contrato de concessão. A minha dúvida é se os estudos que foram realizados embora referenciais, embora não sejam objeto da nossa discussão aqui, tratar de outras

questões relacionadas à demandas de outros impactos que essa demanda poderia sofrer. Porque não trataram dos impactos trazidos pela demanda do trem de alta velocidade que é um projeto que já está em fase de implementação, em fase de licitação para a escolha da tecnologia a ser utilizada e em tese a proposta do governo é de uma intermodalidade de que os projetos de fato se conversem? Então eu tenho dúvidas se são dois projetos tão prioritários, tão importantes para o Governo Federal, porque nesse momento esses estudos já não contemplaram o impacto de um projeto no outro. Também com relação à locação de áreas aeroportuárias, especialmente com relação a áreas que podem vir a ser delimitadas pelo novo concessionário como áreas essenciais do ponto de vista operacional, eu fico imaginando que a previsão exata da localização do trem de alta velocidade dentro do aeroporto do Galeão é uma informação absolutamente necessária para que esse concessionário possa estabelecer um plano de negócios dele e uma (ininteligível 02:23:20) da exploração aeroportuária a partir da sua alteração. O meu último ponto com relação ao fator X, eu entendi a resposta da comissão ontem com relação ao fato de a indefinição dos parâmetros de cálculo do fator X, após o sexto ano da concessão, seria uma opção regulatória? Mas eu só queria ponderar que isso pode ter um impacto muito grande e bastante relevante na decisão principalmente para os operadores estrangeiros, na participação no certame. E se todo nosso objetivo é trazer operadores e players sérios para esse processo, eu só gostaria de ponderar que talvez essa decisão ainda que uma decisão cumulatória, fundamentada e etc., que ela precisa ser enumerada sob essa perspectiva. Muito obrigada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foram inseridas cláusulas específicas para tratar da interação da Concessionária do aeroporto e a do Trem de Alta Velocidade, buscando delimitar os direitos e obrigações de cada um.

Com relação ao Fator X, também foram efetuadas alterações de redação com o objetivo de se estender o período de previsibilidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Gilberto Bercovici

Organização: Sindicato Nacional dos Aeroviários no município do Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 12

GILBERTO BERCOVICI– Bom dia a todos, Gilberto Bercovici, eu sou titular da USP e orientando esse sindicato. Na verdade dois pontos já foram tratados pelos colegas de maneira incisiva, mas não custa repetir. Se trata de uma nulidade absoluta do edital. Que causa estranheza ter sido incluída, porque essa nulidade não constava dos editais, dos processos anteriores, inclusive à época do segundo leilão, a própria ANAC rechaçou a inclusão dessa cláusula que se trata da famosa Cláusula 315.5 que é a do impedimento que acionistas dos concessionários já detêm concessão de infraestrutura aeroportuária participem das novas concessões. Primeiro está obstruindo porque a ANAC está agindo contra os princípios da boa-fé da administração e contra o princípio geral do venire contra factum proprium, ou seja algo que o atual ordenamento não permite. Segundo porque independentemente da especificidade da regulação aeroportuária, ainda vigora no país a Constituição de 1988 e os Artigos 37 e 175, exigem o processo licitatório para qualquer tipo de concessão e a ideia própria da licitação é exatamente da competição isonômica. Não há qualquer fundamento constitucional para com esses concessionários já existentes. A ideia óbvia da concessão é exatamente a oportunidade de igualdade de oportunidade de participação do leilão qualquer eventual interessado. Eu tinha sido convidado, então tudo que está sendo feito aqui vai ser anulado judicialmente porque no TCU mais tarde, quer dizer, não há qualquer fundamento econômico de estudo de mercado. Quer dizer essa Nota Técnica misteriosa que a gente nunca viu, mas nessa nota técnica há uma série de estudos econômicos que prova o contrário, constitui estudo econômico. O que ficou no ordenamento jurídico. O ordenamento jurídico não permite esse tipo de restrição. Não bastasse Direito Administrativo tradicional. Artigo 37 e do 175, tem ainda no próprio Direito Econômico, o Artigo 219 da Proteção do Mercado Interno, que prescreve na nossa constituição que o mercado interno tem que ser incentivado e o que está acontecendo é exatamente o contrário. Qualquer empresa que pretende investir em infraestrutura, está sendo desincentivada a investir, por que na realidade vai ficar só com esse aeroporto e não vai poder eventualmente se expandir para outros investimentos de infraestrutura. Ou seja, o governo tem um

discurso que (ininteligível 02:31:14) a infraestrutura e na prática há uma restrição a ampliação de qualquer investimento em outros projetos de infraestrutura. Uma contradição total de discurso e prática. É isso que a gente vê aqui infelizmente nessa proposta de edital. O que estamos tentando é pelo menos alertar, porque é uma pena todo esse trabalho que está sendo feito, se perder na justiça por uma nulidade que não é relativa. Não é uma nulidadezinha, é absoluta. Não pode haver esse tipo de restrição. É crime constitucional. Ou seja, se me disser: “ah porque eu tenho poder permitido pelo regulamento da ANAC”. Não há fundamento legal e muito menos constitucional para esse tipo. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há ofensa ao princípio da boa-fé e ao postulado do “*nemo potest venire contra factum proprium*” sob tal argumento, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre obedecidos os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

Ademais, não há qualquer ofensa ao princípio da isonomia, às normas que incentivam o mercado interno e aos princípios constitucionais que regem a Administração Pública, ao passo que todas as normas gerais de licitação estão sendo observadas no presente processo licitatório, não configurando a primazia dada ao princípio da concorrência em face do princípio da livre iniciativa, neste caso concreto, uma mitigação do último, mas sim a adoção de medida que melhor alcance o interesse público.

No que tange ao aspecto concorrencial, a restrição posta no Edital publicado em 03 de outubro de 2013 visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

A restrição constante do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 atende ao

interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de *benchmarking* e regulação por comparação (*yardstick regulation*).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (*benchmarking*), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, busca-se com a descentralização do mercado que os operadores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer ainda pelo papel de *hub* (ponto de conexão), doméstico ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante *hub* internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de *hub* doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes *hubs* domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de

slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos, entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas *low cost*, como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. *Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais *hubs* do continente – Paris CDG, *London Heathrow*, *Frankfurt* e *Amsterdam* – tem ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo *Air Transport Group*, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana *Continental Airlines*, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias, prática essa razoavelmente comum. (*AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002*).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (teto tarifário) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar maiores ganhos aos usuários (principalmente em inovação) que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela é de relevante interesse público, vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem sim atuar de forma competitiva.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Os estudos que justificam a restrição à participação no certame adotada foram formalizados pelas Notas Técnicas nº 33/DERC/SPR/SAC-PR e 19/2013/GERE/SRE/ANAC, constantes nos autos do processo de concessão em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Milton Tenório

Organização: TAP Maintenance

CONTRIBUIÇÃO Nº 13

MILTON TENÓRIO– Bom a questão é bem simples, sou advogado da TAP, Milton Tenório. A nossa dúvida é no seguinte sentido. Hoje em dia a TAP ocupa o TPS 6 que fica afastado cerca de 4 km do corpo do aeroporto que é o TPS 1, 2, 3 e 4, eu acho que o 3 e o 4 ainda estão em construção. Mas a finalidade de todo esse processo licitatório está totalmente vinculado à melhoria da qualidade de serviços para atender os passageiros principalmente. A minha pergunta vai justamente no seguinte sentido: Qual a finalidade de privatizar também aquela área industrial que está afastada cerca de 4 km do aeroporto para poder atender melhor os passageiros? Todo ato administrativo tem que ter uma fundamentação, nós todos aqui como advogados, a maioria (ininteligível 02:35:26). Queria esse pré-esclarecimento, qual é a finalidade?

DANIELLE CREMA – Desculpa Milton, eu acho que não entendi bem seu questionamento. Você está perguntando porque a área empresarial da TAP foi

inserida dentro do sítio aeroportuário?

MILTON TENÓRIO – Exatamente. A informação que a gente tem até o momento é de que a área industrial estaria no escopo da desestatização. E como a finalidade do processo é a melhoria da qualidade dos serviços para os passageiros nós não atendemos passageiros, atendemos empresas internacionais, nacionais, atendemos as Forças Armadas, não temos nada a ver com a melhoria da qualidade dos serviços para os passageiros. Então a nossa dúvida é nesse sentido, porque aquela área industrial, cerca de 4 km afastada do aeroporto participaria desse processo licitatório dessa desestatização?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a concessão dos aeroportos em questão busca aumentar a qualidade de todos os serviços prestados dentro do sítio aeroportuário para todos os usuários, não se limitando aos passageiros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sérgio Ricardo de Lima

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

SÉRGIO RICARDO – Boa tarde, primeiro gostaria de fazer uma correção, porque a Assembleia Legislativa no tempo hábil enviou um correio eletrônico confirmando a participação nessa audiência pública e eu gostaria de reivindicar os 5 minutos conforme estabelece o edital. Bem estou aqui representando o mandato da Deputada estadual Genira Rocha e eu gostaria de ater a uma questão que eu considero uma profunda fragilidade de limitação dos estudos prévios. Estudos socioambientais. Quero chamar a atenção não somente da agencia, mas dos futuros concessionários porque esses custos socioambientais comprometem ou podem determinar inclusive a inviabilidade econômica do empreendimento, que ao nosso ver tem lacunas enormes. A única questão que eu queria levantar rapidamente. Primeiro em relação à questão do modelo de privatização e o argumento dos eventos internacionais. Eu queria

destacar que na cidade do Rio de Janeiro já ocorreram 10.000 remoções de comunidades pobres no Rio de Janeiro, em função de projetos diversos entre os quais de mobilidade urbana com mais trens. Acho isso muito preocupante porque nós não podemos ser uma cidade olímpica apenas a quem tem recurso e poder aquisitivo, mas também uma cidade que deve ser para todos. No caso desse empreendimento aqui que nós estamos tratando, temos uma preocupação muito grande, que pelas contas que foram feitas, foram apresentadas nos estudos, estamos falando de algo em torno da remoção de quase 3.500 famílias das comunidades de Tubiacanga, Parque Royal, Barbante e talvez do bairro da Portuguesa que não fica muito claro aqui. Numa conta modesta, se for 3.500 famílias vezes 3, estamos falando de 10.500 pessoas ou vezes 4, de 14.000 habitantes do município do Rio de Janeiro. Eu sou morador da Ilha do Governador e isso é algo em torno, é um número significativo da nossa população. Nos preocupa muito porque o valor que é citado nos estudos, quero ressaltar, são bastante limitados e insuficientes do ponto de vista socioambiental, é de apenas 88 milhões em termos de remoções, indenizações, etc. e tal. Esse valor é absolutamente irreal, eu gostaria de saber quais são os estudos que mostram isso, tendo em vista que em função do mega evento olímpico, a cidade do Rio de Janeiro é a mais cara do mundo. A não ser que nós queiramos.

Muito obrigado. Então o que eu estava levantando a questão que considero que é uma violação do direito à moradia, do direito internacional do qual o nosso país é signatário. Estamos falando de 3.500 famílias, grande parte delas, famílias pobres, entre os quais pescadores artesanais, são protegidos como população tradicional por nossa Constituição. O valor de 88 milhões para isso é absolutamente irrisório. Esse custo elevadíssimo vai recair sobre os concessionários privados. Segundo, aterros. Existe uma legislação do Rio de Janeiro, a Lei 1.790 que proíbe o aterramento da Baía de Guanabara que é protegida, ou uma das opções alternativa 2 A, fala num aterramento de 2.645.000 m². Eu quero saber qual a concessionária privada que vai querer uma campanha internacional com seu nome como crime ambiental e responsável socioambiental. Então isso é um absurdo existe alternativa, essa questão da pista 3 eu acho que ela devia ser revista. Quarto, no sítio em licitação existem no mínimo 40 áreas contaminadas. 28 foram identificadas e eu quero alertar que o Rio de Janeiro é o único estado do país que até hoje não tem um inventário oficial das áreas contaminadas, isso é determinado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente, o valor estimado aqui é 91 milhões para isso. Absolutamente irrisório. Esse custo vai

recair sobre a concessionária privada novamente. Desmatamento, 186 hectares de mata atlântica, mais 18 de área de mangesal que é área de preservação permanente. Estamos falando de um empreendimento que vai desmatar 204 hectares. Eu quero saber qual dos concessionários brasileiros ou internacionais querem ser conhecidos no mundo todo como criminosos, uma vez que a Mata Atlântica é protegida como patrimônio da humanidade. E para finalizar, há uma omissão aqui nos estudos, há várias omissões, meu sentido aqui era colaborar desse processo. Existe um organismo que é o Comitê de Bacia Hidrográfica da Baía de Guanabara que é formado pelo Governo Federal, pelo estado, pelos municípios, pelas universidades e outros grupos sociais que sequer citado em lugar nenhum. Esse organismo tem o poder de analisar por exemplo empreendimentos que impactem a Baía de Guanabara, então gostaria de sugerir que fossem refeitos os estudos socioambientais porque eles não têm pé nem cabeça, para simplificar. Gostaria de reivindicar a audiência pública na Ilha do Governador, porque lá é onde está o maior impacto. E gostaria de dizer claramente aqui, se isso não for definido nessa audiência ou no prazo do dia 21, nós vamos começar a fazer uma campanha internacional porque esse caso da remoção no Rio de Janeiro é um caso que já está na ONU, o governo brasileiro está sendo cobrado, são 10.000 remoções. Nós não podemos admitir que quase 15.000 vão acontecer num único empreendimento e isso passar assim como se não fosse uma coisa relevante. Obrigado e desculpe.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Tal dinâmica contratual permite conferir ao futuro operador do aeroporto maior liberdade para estabelecer a forma que considera mais adequada ao cumprimento das disposições contratuais e realização de seu objeto, inclusive e em especial no que se refere aos projetos de engenharia relativos à expansão do sítio aeroportuário. Assim, poderá a futura concessionária propor novas soluções, que poderão ser pautadas em tecnologias não existentes atualmente.

Tal colocação também se aplica aos valores constantes dos EVTEA relativos a eventuais desocupações de áreas. Trata-se de valores meramente referenciais, cabendo à Concessionária, caso seja necessária a efetivação de eventual desocupação, realizá-la em estrita observância à legislação aplicável, não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os aspectos da desocupação.

Cumpra consignar ainda que no Anexo 2 ao Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi excluída a data limite para a construção de um novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão, passando a ser obrigatória exclusivamente no caso de atingimento do número de movimentos previsto no gatilho de investimentos.

Conclui-se, portanto, que eventual construção de um novo sistema de pistas somente será obrigatória no caso de se verificar um evento de gatilho de investimentos e, mesmo no caso de tal ocorrência, caberá à futura Concessionária a elaboração do projeto de engenharia, que poderá não resultar na necessidade de desocupação das áreas em questão. Todavia, caso necessária tal desocupação, a futura concessionária deverá observar estritamente a legislação aplicável.

Ademais, no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi inserida cláusula 2.5.1 no sentido de proteger os moradores da área de Tubiacanga, se necessária à Concessão sua desocupação, no sentido de ser precedida de justificada, assegurando-se às pessoas afetadas a sua oitiva prévia e, entre outras questões eventualmente acordadas entre as partes, a oferta de alternativa de habitação em áreas com sustentabilidade econômica e social.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre Farias dos Santos

Organização: Associação dos Pescadores de Tubiacanga

CONTRIBUIÇÃO Nº 15

ALEXANDRE FARIAS DOS SANTOS – Boa tarde, meu nome é Alexandro, eu sou o Presidente da Associação de Pescadores de Tubiacanga. Nós gostaríamos de atentar ao edital, são as questões das remoções, porque como o Sérgio falou, pegando um pouquinho da fala dele, não são só 800 famílias, são quase 1.000 famílias só em

Tubiacanga. Nós gostaríamos de saber o que seria feito com essas famílias? Para onde elas vão ser realocadas? Se vão ser indenizadas? Nós gostaríamos também de observar o seguinte, em Tubiacanga não mora só morador que trabalha fora ou dentro da Ilha do Governador, nós temos cerca de 400 pescadores que têm as suas embarcações e gostaríamos de saber também o que será feito com esse modo de vida e além disso temos também um convívio, a história. Porque por exemplo, minha avó mora lá há mais de 50 anos, então nós temos um laço familiar, temos nossos trabalhos, temos as nossas metodologias de vida, temos vínculos com vários outros setores. Isso é uma coisa que gostaríamos de ser informados, até mesmo porque se a terceira pista for construída, que foi uma pergunta que foi feita ainda agora e não foi respondida. Nossa metodologia de vida vai terminar. Então gostaríamos de saber sobre isso e gostaríamos de ser melhor informados em relação a isso, porque nem todo mundo tem acesso a internet, apesar dos dias de hoje e nem todos têm condições de se deslocar da Ilha do Governador para vir aqui para poder assistir e fazer perguntas. Gostaria também de saber a viabilidade de se realizar uma outra audiência, no mínimo no Aeroporto Internacional, lá no Galeão na Ilha do Governador. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Tal dinâmica contratual permite conferir ao futuro operador do aeroporto maior liberdade para estabelecer a forma que considera mais adequada ao cumprimento das disposições contratuais e realização de seu objeto, inclusive e em especial no que se refere aos projetos de engenharia relativos à expansão do sítio aeroportuário. Assim, poderá a futura concessionária propor novas soluções, que poderão ser pautadas em tecnologias não existentes atualmente.

Tal colocação também se aplica aos valores constantes dos EVTEA relativos a eventuais desocupações de áreas. Trata-se de valores meramente referenciais, cabendo à Concessionária, caso seja necessária a efetivação de eventual

desocupação, realizá-la em estrita observância à legislação aplicável, não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os aspectos da desocupação.

Cumprе consignar ainda que no Anexo 2 ao Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi excluída a data limite para a construção de um novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão, passando a ser obrigatória exclusivamente no caso de atingimento do número de movimentos previsto no gatilho de investimentos.

Conclui-se, portanto, que eventual construção de um novo sistema de pistas somente será obrigatória no caso de se verificar um evento de gatilho de investimentos e, mesmo no caso de tal ocorrência, caberá à futura Concessionária a elaboração do projeto de engenharia, que poderá não resultar na necessidade de desocupação das áreas em questão. Todavia, caso necessária tal desocupação, a futura concessionária deverá observar estritamente a legislação aplicável.

Ademais, no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi inserida cláusula 2.5.1 no sentido de proteger os moradores da área de Tubiacanga, se necessária à Concessão sua desocupação, no sentido de ser precedida de justificada, assegurando-se às pessoas afetadas a sua oitiva prévia e, entre outras questões eventualmente acordadas entre as partes, a oferta de alternativa de habitação em áreas com sustentabilidade econômica e social.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Abelardo Holanda do Amaral Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 16

ABELARDO HOLANDA DO AMARAL FILHO – Boa tarde, eu me chamo Abelardo Holanda, também quero perguntar em referência a Tubiacanga. Ele falou que não existe estudo, o relatório de engenharia constante no site da anac, no item 2.2 ele elenca duas propostas, 2 B e 3B que fazem referência à construção de duas pistas e com um paralelismo entre as duas. Nas duas são citadas a realiação da comunidade de Tubiacanga completamente. Hoje existem aqui vários advogados, representantes de corporações e no caso da realocação, em primeiro lugar existem três grupos de

peças, um que vive da pesca, outro que vive do trabalho no aeroporto e outro são crianças que vivem dos dois primeiros grupos. Nenhum deles têm grandes advogados representando seus interesses. Na apresentação inicial foi citado se não me engano, estava muito baixo eu não ouvi direito, que a realocação seria de responsabilidade das concessionárias e nesse caso a minha pergunta seria: A anac não poderia representar diretamente os interesses desse grupo que como ele falou, muitas pessoas ali não tem acesso à internet, pessoas ali tem moradores que têm 96 anos de idade, no dia que souberem, se forem relocados de fato, provavelmente vão morrer. A civilidade nesse caso tem que ser levado em consideração nesse edital, porque é muito importante, lá existe pessoas que quando souberem que terão que sair dali, moram ali muitos anos, já foram relocados de um lugar que chamava Itacolomi, onde fica o centro do aeroporto, para esse local há 40, 30, 50 anos atrás. Então eles não têm condição hoje de se representar, precisam da interferência da agência para esse ponto. Não poderia constar do edital essa interferência ou essa representação?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Tal dinâmica contratual permite conferir ao futuro operador do aeroporto maior liberdade para estabelecer a forma que considera mais adequada ao cumprimento das disposições contratuais e realização de seu objeto, inclusive e em especial no que se refere aos projetos de engenharia relativos à expansão do sítio aeroportuário. Assim, poderá a futura concessionária propor novas soluções, que poderão ser pautadas em tecnologias não existentes atualmente.

Tal colocação também se aplica aos valores constantes dos EVTEA relativos a eventuais desocupações de áreas. Trata-se de valores meramente referenciais, cabendo à Concessionária, caso seja necessária a efetivação de eventual desocupação, realizá-la em estrita observância à legislação aplicável, não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os aspectos da desocupação.

Cumpra consignar ainda que no Anexo 2 ao Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi excluída a data limite para a construção de um novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão, passando a ser obrigatória exclusivamente no caso de atingimento do número de movimentos previsto no gatilho de investimentos.

Conclui-se, portanto, que eventual construção de um novo sistema de pistas somente será obrigatória no caso de se verificar um evento de gatilho de investimentos e, mesmo no caso de tal ocorrência, caberá à futura Concessionária a elaboração do projeto de engenharia, que poderá não resultar na necessidade de desocupação das áreas em questão. Todavia, caso necessária tal desocupação, a futura concessionária deverá observar estritamente a legislação aplicável.

Ademais, no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi inserida cláusula 2.5.1 no sentido de proteger os moradores da área de Tubiacanga, se necessária à Concessão sua desocupação, no sentido de ser precedida de justificada, assegurando-se às pessoas afetadas a sua oitiva prévia e, entre outras questões eventualmente acordadas entre as partes, a oferta de alternativa de habitação em áreas com sustentabilidade econômica e social.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rogerio Benevides

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 17

ROGERIO BENEVIDES – Boa tarde a todos, meu nome é Rogerio Benevides, eu sou consultor (ininteligível 03:01:20) das empresas aéreas, os operadores e gostaria primeiramente de botar especificamente objeto da audiência que é o edital de licitação. Nesse objeto ressaltar alguns pontos, principalmente do convívio que nós temos tido, da experiência que nós temos tido nesse processo que já estamos indo para um ano com os novos concessionários. Nós acreditamos que a guarda e a procura da eficiência, da sustentabilidade é extremamente legítimo em termos de transporte aéreo, é o que nós apoiamos e tentamos. Agora tem dois aspectos que até o doutor Sandro o doutor (ininteligível 03:02:01) mencionou, são extremamente

importantes. Na questão da carga aérea que é extremamente sensível para nós. Nós até concordo com o doutor Rafael, nós precisamos dar um pouco de liberdade como é que vai ser, até onde vai. Contudo o que temos observado é que tem processos, têm procedimentos, têm práticas distintas e essas práticas a fim de aperfeiçoar o edital, eu creio que podemos contribuir com uma série de princípios como foi mencionado anteriormente, poderá nos ajudar. Por exemplo, nós temos elevação de preços de utilização de hangar que não tem uma produtividade amarrada. De repente podemos criar algum instrumento que possa realmente quantificar esses comportamentos distintos. Então na verdade, na questão de carga aérea que é uma questão extremamente complexa, o mundo da carga aérea, o cenário da carga aérea, por exemplo, você pode ser restrito dependendo da quantidade de áreas disponíveis você tem que fazer uma expansão, ter um novo hangar, você usa como carga, o novo concessionário não tem uma área para te permitir, você tem que usar sua área para manipular carga e por isso o preço vai lá para cima. Então eu acho que na questão da carga aérea a gente pode colocar uma série de princípios na questão do SMA é outro tema, porque eu falo do SMA? Por que o SMA é um principio novo para nós. Nós sempre tratamos com a INFRAERO de uma outra forma, com esses novos concessionários temos um outro cenário. Então da mesma forma acho que podemos agregar alguns princípios e finalmente uma terceira sugestão seria tentar agregar um compromisso do novo concessionário com a capacidade a ser ofertada em termos de operação. Porque nós sabemos que o governo garante uma determinada operação, mas isso não tem sido muito transparente para nós. Então são essas 3 observações que a gente tem. Carga, SMA e capacidade de operações que nós sugerimos que seja abordado no edital e que nós vamos fazer todas as contribuições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, assim como outras atividades de apoio ao transporte aéreo de carga e de pessoas, dentre as quais podemos citar a realização de *catering*, manuseio de bagagem, limpeza de aeronaves, etc., a operação da carga não é atribuição exclusiva do operador aeroportuário. A atividade de operação de carga, como as demais atividades citadas, pode ser enquadrada como serviço auxiliar, conforme disposto na Resolução nº 116/2009:

“Art. 1º São serviços auxiliares ao transporte aéreo aqueles prestados para apoio às

operações do transporte aéreo que estão descritos no Anexo desta Resolução.

(...)

“MOVIMENTAÇÃO DE CARGA - Transporte entre aeronaves e terminais aeroportuários, manuseio e movimentação nos terminais aeroportuários e áreas de transbordo, bem como a colocação, arrumação e retirada de cargas, bagagens, correios e outros itens, em aeronaves.” (grifo nosso)

“PROTEÇÃO DA CARGA E OUTROS ITENS - Supervisão e controle de segurança de toda a atividade relacionada com a carga aérea e outros itens, desde a sua origem até o embarque na aeronave, através de métodos e procedimentos de proteção.”

Diferentemente da infraestrutura aeroportuária, cujo alto custo fixo e baixo custo marginal, principalmente no que se refere aos ativos imobilizados como terminais e pistas, faz com que alguns serviços aeroportuários possam ser enquadrados como monopólios naturais, os serviços de apoio ao transporte aéreo, por outro lado, podem ser prestados, em muitos casos, em regime de concorrência. No caso da operação de carga doméstica, dado à existência de múltiplos operadores em determinados aeroportos que já realizam essa atividade, verifica-se que não se trata de atividade de natureza monopolista, sendo factível e interessante para os usuários que sua prestação ocorra em ambiente competitivo.

Historicamente, a carga doméstica tem sido operada diretamente pelas empresas aéreas em armazéns arrendados para esse fim em diversos aeroportos. A variedade de arranjos para a prestação desses serviços, inclusive a prestação pelo próprio operador, permite que haja concorrência o que, por sua vez, proporciona melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços.

Dessa forma, dada as características desse tipo de serviço, entende-se que a sugestão de regulação de preços destas áreas não é a melhor opção. Contudo, tendo em vista a possibilidade de transferência do poder de monopólio do aeroporto para a atividade competitiva, torna-se necessário o monitoramento do acesso a essas áreas, bem como o acompanhamento dos preços cobrados pelos aeroportos. Assim, informamos que as atividades de armazenagem e capatazia doméstica entrarão no rol das Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário do item 11.7 do Contrato de Concessão, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

O objetivo da classificação de áreas operacionais é delimitar o escopo de atividades

sobre o qual se aplicará as regras referentes à remuneração e acesso definidas na Seção II do Capítulo XI do Contrato, a saber:

11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.8.1. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes;

11.8.2. Fica a critério da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes;

11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.10. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços

auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço.

11.10.1. A limitação disposta no item anterior poderá ser aplicada para eventual redução de número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, observadas as diretrizes fixadas em regulação da ANAC.

11.10. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

Não obstante, em relação à especificação “de indicadores de capacidade aeroportuária e de serviços da Concessionária em relação infraestrutura para armazenagem e movimentação de carga” esclarecemos que, sob o aspecto legal, a Lei de Concessões estabelece a necessidade de estarem previstas no edital as condições necessárias à prestação adequada do serviço, não sendo imperiosa a definição extensiva e exaustiva das regras acerca do modo, forma e condições da prestação, vez que referidas regras, ademais, resultam de regulamentos impostos pelo próprio Poder Concedente, no caso a ANAC.

Em se tratando de atividade regulada, o conteúdo do contrato de concessão é integrado pela regulação atinente ao objeto da concessão, podendo ser, conforme o caso, desnecessária a repetição de dispositivos ou a antecipação de regras que podem ser construídas mediante processo regulatório submetido a ampla discussão pública. Nesse sentido, é importante destacar que não foram estabelecidos indicadores de qualidade de serviço – IQS para a movimentação de cargas em função da natureza específica deste mercado. Diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio quanto em terminais alfandegados fora do sítio (Estação Aduaneira Interior – EADI ou Porto Seco), que seguem legislação específica da Receita Federal. Além da potencial (e tipicamente efetiva) competição com os Portos Secos, os aeroportos competirão entre si no mercado de carga aérea. Em estruturas competitivas espera-se que a própria dinâmica do mercado seja capaz de produzir resultados satisfatórios.

Entende-se que pelas características do mercado não há a necessidade de pré-estabelecer em contrato indicadores específicos de qualidade de serviço sobre a

atividade de carga aérea, sendo suficiente, para o caso, dispositivo contratual que preveja a possibilidade de edição de normativo próprio sobre a matéria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Armando Monteiro Bisneto

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

ARMANDO MONTEIRO BISNETO – Alô. Em primeiro lugar boa tarde a todos. Queria cumprimentar a mesa e agradecer a oportunidade. Uma pergunta muito sucinta ligada a um tema que já foi aqui levantado de forma recorrente. Mas eu peço a atenção de todos porque de certa forma é um novo enfoque, salvo, a não ser que eu tenha deixado escapar algo. Há possibilidade de se eliminar a restrição prevista no edital à participação de licitante vencedor de leilões de aeroportos anteriores, caso a documentação societária da concessionária estabeleça expressamente mecanismos que eliminem potenciais prejuízos à concorrência? Isso é uma pergunta. Qual seria o sentimento dos membros da mesa inicialmente a esse questionamento? Por exemplo, acordos de acionistas que prevejam direito de veto na aprovação de determinadas matérias, que venham a ser consideradas prejudiciais à concorrência. Claro que falo isso no âmbito da empresa privada e que vai se associar à INFRAERO e já há acordos no edital, mas esses poderiam ser alterados especificamente o houver nessa questão da concorrência. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Gesner Oliveira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

GESNER OLIVEIRA – Muito obrigado, queria cumprimentar a ANAC pela audiência pública, também pela condução dos trabalhos, pela clareza das respostas, da apresentação da Danielle, do nosso presidente da mesa. Eu coordeno um grupo de economia da infraestrutura que discutiu o aspecto concorrência nos aeroportos visando contribuir para essa discussão. Obviamente não dá para resumir os pontos do estudo, mas ele já está disponível e eu só vou mencionar cinco pontos. Em primeiro lugar o enorme teste de investimento nos aeroportos brasileiros, a distância que é preciso percorrer. O Brasil não pode errar, quer dizer é preciso aumentar o investimento. Então não podemos nos dar ao luxo de não investir nos aeroportos. Segundo ponto constatamos, estudando a experiência internacional, a enorme importância da competição para aumentar o investimento. Em particular analisamos a experiência da Austrália em contraste com a experiência do Reino Unido. No Reino Unido não houve muita competição, não houve preocupação de controlar a propriedade cruzada e conseqüentemente diminuiu a competição e o resultado foi negativo. Terceiro ponto, a competição não se restringe ao processo licitatório, mas é muito importante a conservação dos mercados que já há vários estudos no Brasil delimitando os mercados. O doutor Rafael mencionou vários pontos nesse sentido e de fato há competição entre aeroportos, em particular quando consideramos o tráfego internacional, mais de 80% do tráfego internacional está concentrado no Galeão e em Guarulhos. Quarto ponto, as agências reguladoras têm total competência e devem se preocupar com essa preservação da concorrência, com essa atitude preventiva, nós encontramos isso na energia elétrica, encontramos isso em telecomunicações, em vários outros setores, em particular com a nova Lei em defesa da concorrência, 2.529

que para dar mais competência e mais responsabilidade para as agências reguladoras nesse sentido. Por fim gostaria de dizer que em relação ao edital, apesar de ser uma contribuição muito boa, houve um grande salto de qualidade na elaboração dos editais, mas ainda assim poderia ser mais explícito na dimensão concorrencial. Em particular para evitar qualquer tipo de interferência na gestão que pudesse prejudicar a concorrência nos aeroportos. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

2.3 Contribuições recebidas por meio físico (documental)

DADOS DO COLABORADOR

Nome: EPL

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1

Vide anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foram incluídas no Contrato de

Concessão cláusulas que delimitam os direitos e responsabilidades dos futuros concessionários do Aeroporto do Galeão e do Trem de Alta Velocidade – TAV.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAP Maintenance & Engineering

Organização: TAP Maintenance & Engineering

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

Vide anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com o item 3.1.7. do Edital, é dever da concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. Com relação aos contratos vigentes, a concessionária poderá rescindi-los, indenizando devidamente a empresa prestadora do serviço; ou aditivá-los. Após o término do período de vigor dos contratos, a concessionária poderá, livremente, negociar novos contratos com as empresas.

2.4 Contribuições recebidas por e-mail

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Renan Lopes Machado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1

1 Anexo 25 do Edital – Minuta do Contrato de Concessão – Anexo 4 - Cláusula 2.2.1 e seguintes Pela Minuta do Contrato Anexo 04 (Receitas Tarifárias), cláusula 2.1.1. “As Tarifas são devidas pelos usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados.” As Tarifas previstas são (2.1.2):

- a. Aeroportuária (TA);
- b. Tarifa de Embarque;
- c. Tarifa de Conexão;
- d. Tarifa de Pouso;
- e. Tarifa de Permanência;
- f. Tarifa de Armazenagem; e
- g. Tarifa de Capatazia.

Dúvida: É permitido à Concessionária contratar partes relacionadas de um dos acionistas ou terceiros contratados para realização de operações remuneradas pelas tarifas de Armazenagem e Capatazia, previstas nos itens 2.1.2.2.4 e 2.1.2.2.5, de acordo com condições de mercado de forma a obter melhoria operacional?

2 Anexo 25 do Edital – Minuta do Contrato de Concessão Cláusula 4.5. e 4.6. De acordo com a minuta do Contrato, cláusulas 4.5. e 4.6., a Concessionária poderá praticar descontos nas Tarifas, baseados em parâmetros objetivos previamente divulgados, tais como a qualidade dos serviços, horário, dia ou temporada, conforme o estabelecido no Anexo 4.

As cláusulas determinam ainda que os descontos tarifários concedidos deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda às condições para sua fruição.

Dúvida: Levando-se em conta a redação das cláusulas 4.5 e 4.6., seria permitido à Concessionária conceder descontos de Armazenagem e Capatazia, não extensíveis a todos, para usuários que tenham grande volume de movimentação ou cargas de alto

valor agregado?

3 Anexo 25 do Edital – Minuta do Contrato de Concessão Cláusula 11.6. e 11.7.

De acordo com a minuta do Contrato, cláusulas 11.6. e 11.7., são Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Dúvida: Levando-se em conta a redação das cláusulas 11.6. e 11.7., seria permitido à Concessionária ceder áreas operacionais para que terceiros explorem, com exclusividade, os serviços de movimentação e armazenagem de carga alfandegada, desde que respeitados os valores de tarifas indicados no anexo 4 do Contrato?

4 Anexo 25 do Edital – Minuta do Contrato de Concessão Cláusula 11.6. e 11.7.

De acordo com a minuta do Contrato, cláusulas 11.6. e 11.7., são Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas,

nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Dúvida: Levando-se em conta a redação das cláusulas 11.6. e 11.7., seria permitido à Concessionária ceder áreas operacionais para que terceiros explorem, com exclusividade, os serviços de centro logístico (pátio para caminhões, consolidação e desconsolidação de cargas, armazenagem geral e outros serviços relacionados)?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece os questionamentos a seguir:

1- Conforme expresso em nova redação constante do “Capítulo IX – Da Subcontratação”, é vedada a subcontratação da operação do aeroporto. Entende-se que a exploração de receitas tarifárias está associada ao objeto da concessão e, por isso, não pode ser subcontratada. Destaca-se, porém, que isso não impede que cada atividade remunerada por receita tarifária prevista no Anexo 4 seja terceirizada separadamente.

2- O critério de isonomia na concessão de descontos tarifários visa impedir práticas anticoncorrenciais, estimulando a competição na prestação dos serviços de transporte aéreo. No entanto, a natureza das atividades de Armazenagem e Capatazia é essencialmente diferente das demais atividades tarifárias por apresentar considerável substituíbilidade entre rotas/destinos. A atividade desenvolvida no terminal de cargas não é o objetivo final do contratante, mas o meio em que a carga é transportada até seu destino final de forma eficiente. Sendo assim, é justificável que a Concessionária tenha a prerrogativa para negociar contratos, de forma a atrair maior volume de cargas. Todavia, as práticas de desconto devem seguir critérios objetivos e extensíveis a todos que se enquadrem em tais critérios.

É importante ressaltar que a ANAC, sempre que verificar a existência de indícios de práticas restritivas à livre concorrência no setor de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, dará conhecimento dos fatos por meio de ofício ao CADE, que tomará as providências cabíveis de acordo com os preceitos da Lei nº 8.884/94.

3- Primeiramente, informamos que o disposto nas Cláusulas 11.6 e 11.7 (11.7 e 11.8, respectivamente, no documento publicado quando do lançamento do Edital, em 03/10/13) não se aplica às atividades de armazenagem e capatazia de carga

alfandegada. Ademais, conforme exposto no item 1, entende-se que a exploração de receitas tarifárias está associada ao objeto da concessão e, por isso, não pode ser subcontratada. Destaca-se, porém, que isso não impede que cada atividade remunerada por receita tarifária prevista no Anexo 4 seja terceirizada separadamente.

4- Como explicado anteriormente, o disposto nas Cláusulas 11.6 e 11.7 (11.7 e 11.8, respectivamente, no documento publicado quando do lançamento do Edital, em 03/10/13) não se aplica às atividades de armazenagem e capatazia de carga alfandegada. Conforme exposto no item 1, entende-se que a exploração de receitas tarifárias está associada ao objeto da concessão e, por isso, não pode ser subcontratada. Destaca-se, porém, que isso não impede que cada atividade remunerada por receita tarifária prevista no Anexo 4 seja terceirizada separadamente.

A operação de carga doméstica, dado a existência de múltiplos operadores nos maiores aeroportos, entre os quais podemos citar Galeão e Confins, não se trata de atividade de natureza monopolista, sendo factível e pertinente para os usuários que sua prestação ocorra em ambiente competitivo.

Historicamente, a carga doméstica tem sido operada diretamente pelas empresas aéreas em armazéns arrendados para esse fim nos grandes aeroportos. A variedade de arranjos para a prestação desses serviços, inclusive a prestação pelo próprio operador, permite que haja concorrência o que, por sua vez, proporciona melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços.

Dessa forma, dada as características desse tipo de serviço entende-se que a possibilidade de prestação em regime de exclusividade destas áreas não é a melhor opção. Ademais, tendo em vista a possibilidade de transferência do poder de monopólio do aeroporto para a atividade competitiva, torna-se necessário o monitoramento do acesso a essas áreas, bem como o acompanhamento dos preços cobrados pelos aeroportos. Assim, informamos que as atividades de armazenagem e capatazia doméstica entraram no rol das Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário do item 11.7 do Contrato de Concessão publicado quando do lançamento do Edital, em 03/10/13.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Daniella Raigorodsky Monteiro

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

Prezados Senhores,

Estamos prestando assessoria jurídica a alguns investidores/empresas interessados na concessão em referência e, nessa qualidade, gostaríamos de apresentar a seguir algumas dúvidas e pedidos de esclarecimento a V.Sas. quanto à primeira versão do “Edital Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Internacionais Rio De Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins” (“Edital”) e de seus anexos.

QUESTIONAMENTO 1

O item 1.1.34. do Edital estabelece a seguinte definição: “Operador Aeroportuário: pessoa jurídica que opera diretamente um aeroporto, seu controlador direto ou subsidiária integral da pessoa jurídica operadora ou de seu controlador direto que atenda integralmente os requisitos de habilitação técnica previstos no Edital” (grifo nosso).

De acordo com o artigo 251 da Lei nº 6.404/76 (Lei das Sociedades Anônimas), a companhia constituída como subsidiária integral terá como único acionista uma sociedade brasileira. Ou seja, no caso de uma pessoa jurídica estrangeira que opere diretamente um aeroporto (ou ainda de seu controlador direto) optar por participar da concorrência através de uma empresa Brasileira, ela não poderá participar via constituição de uma subsidiária integral, em razão da limitação imposta pelo referido artigo 251.

Desta forma, nosso entendimento é no sentido de que o objetivo da definição constante do Item 1.1.34 do Edital exposto acima foi possibilitar a participação através de uma empresa Brasileira controlada pela pessoa jurídica operadora do aeroporto, ou por seu controlador direto, e não o de limitar a participação dos mesmos através de subsidiárias integrais, o que, conforme demonstrado acima, seria impossível aos

participantes estrangeiros, em vista do disposto na Lei nº 6.404/76.

Pelo exposto, gostaríamos de esclarecer com V.Sas se nosso entendimento está correto.

QUESTIONAMENTO 2

Da Revisão dos Parâmetros da Concessão

As tarifas são indexadas na base de $(1 + \text{IPCA}) * (1-X) * (1-Q)$, onde o Fator X e o Fator Q são os parâmetros de eficiência (X) e de qualidade (Q). O Fator X pode causar uma redução tarifária de até -5% e o Fator Q de até -7,5%. Conforme previsto na Cláusula 6.14 da minuta do contrato de concessão (“Contrato”), o Poder Concedente poderá revisar, a cada período de 5 (cinco) anos, os parâmetros utilizados na determinação: (i) dos indicadores de qualidade do serviço (conforme definido na referida minuta); (ii) da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e (iii) da taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal.

Ainda, a Cláusula 6.18 do Contrato estabelece que a partir do 10º (décimo) ano do período da concessão o Poder Concedente poderá adicionar outros parâmetros àqueles previstos na Cláusula 6.15 do Contrato.

O entendimento resultante da análise desses dispositivos da Seção II – Cláusulas 6.14 a 6.19 do Contrato é de que esse mecanismo de revisão cria uma indefinição quanto à indexação tarifária, com eventual impacto econômico e financeiro na concessionária. Desta forma, pergunta-se:

- a) Como os fatores X e Q serão definidos após os primeiros 5 anos da concessão?
- b) Quais seriam esses outros fatores/parâmetros introduzidos para fins de tal revisão após o 10º ano de concessão?

Embora tenha sido feita uma ressalva na Cláusula 6.19 do Contrato quanto à transparência e discussão dos procedimentos de Revisão dos Parâmetros da Concessão, em vista da indefinição prevista na atual minuta do Contrato, seria essencial definir a fórmula e o método de cálculo desses fatores utilizados como base para a indexação tarifária antes do leilão.

QUESTIONAMENTO 3

Da Recomposição do Equilíbrio Econômico Financeiro

Os critérios e parâmetros de cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não estão claros na minuta do Contrato, e suas definições parecem depender exclusivamente da discricionariedade do Poder Concedente. Por essa razão, gostaríamos de solicitar que:

- a) O mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja esclarecido e detalhado na minuta final do Contrato.
- b) Do mesmo modo, é importante definir no Contrato qual será a taxa de desconto e estabelecer esforços a serem utilizados para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
- c) Entendemos que nenhum plano de negócios deverá ser apresentado com a proposta econômica. Dessa forma, qual será o plano de negócios utilizado na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato?

QUESTIONAMENTO 4

Do risco de Implantação de Novas Infraestruturas Aeroportuárias

A minuta do Contrato não prevê mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de não efetivação da demanda projetada ou sua redução resultante da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto (Cláusula 5.4.3 do Contrato). Pelo contrário, estabelece como risco da concessionária, que não terá o direito ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

No entanto, não nos parece fazer sentido esse dispositivo, visto que um evento de implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto está totalmente fora do controle da concessionária que, portanto, não deveria assumir esse risco. Faz-se necessária a inclusão no Contrato de um mecanismo de compensação/indenização da concessionária nessa hipótese.

QUESTIONAMENTO 5

Da Indenização em caso de Encampação ou Rescisão

Em relação à encampação da concessão por motivos de interesse público ou à rescisão do Contrato pelo Poder Concedente (respectivamente cláusulas 13.13 e 13.25 do Contrato), a indenização ali prevista inclui (i) o saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela concessionária; (ii) investimentos que tenham sido realizados com capital próprio para o cumprimento de obrigações contratuais ainda não amortizados ou depreciados; e (iii) custo de desmobilização, incluindo encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e credores da concessionária.

De acordo com a nossa experiência, contratos deste gênero geralmente incluem, ainda, como mecanismo de indenização, o reembolso do fluxo de caixa futuro,

enquanto o Contrato em discussão é omissivo neste sentido. Neste sentido, indaga-se se o Contrato será alterado para incluir um mecanismo de reembolso de fluxos de caixa futuros que tenham sido interrompidos por encampação da concessão ou rescisão pelo Poder Concedente.

Por fim, agradecemos antecipadamente pela atenção e cooperação de V.Sas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece os questionamentos a seguir:

1- O conceito de Operador Aeroportuário será alterado de maneira que o proponente qualificado como tal poderá participar com outro tipo de sociedade que não seja uma subsidiária integral.

2- Embora a ANAC busque estabelecer o máximo de obrigações e direitos no Contrato para efeitos de transparência e segurança jurídica na relação com a Concessionária, há que se preservar certa flexibilidade regulatória. Nesse sentido, existe a Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC, que inclui a possibilidade de alteração dos parâmetros citados (Fator X e Q) e a inclusão de outros que sejam importantes para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro. É importante ressaltar que o processo será respaldado por ampla discussão pública e que todo ato administrativo deve ser motivado. Além disso, considerando que o objetivo de alterar os parâmetros da RPC é preservar o equilíbrio econômico-financeiro, a alocação de riscos prevista no Contrato deverá ser preservada.

3- Conforme constante do Contrato, o reequilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do Fluxo de Caixa Marginal. A taxa de desconto utilizada para tal será definida por meio de processo definido em norma específica a ser emitida pela Agência após ampla discussão pública, assim como a definição dos demais processos necessários à execução do reequilíbrio econômico-financeiro.

4- Conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser

suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso outras infraestruturas aeroportuárias a compartilhem, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

5- O texto do contrato não será alterado para incluir como mecanismo de indenização o reembolso pelo fluxo caixa futuro, devendo ser considerados tão somente os itens mencionados, já descritos no contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: APELT Associação de Pescadores

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 3

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 2013.

À

ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

C/c: PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – PRESIDENTA DILMA ROUSSEF

MINISTÉRIO DAS CIDADES

PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA NO RIO DE JANEIRO

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)

MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

DEFENDORIA PÚBLICA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ANISTIA INTERNACIONAL

Assunto: Contestações e irregularidades legais contatadas no Aviso de Audiência Pública No. 5/2013 que trata de Edital de Licitação, Contrato de Concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, localizado na Ilha do Governador, Rio de

Janeiro, e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, situado em Confins e Lagoa Santa (MG). Ausência de informações detalhadas sobre o plano de remoções de milhares de famílias de baixo poder aquisitivo (baixa renda) residentes no entorno do Aeroporto do Galeão que constitui violação do Direito à Moradia reconhecido pela Constituição Federal brasileira e pela ONU (Organização das Nações Unidas). Ocorrência de Crime Ambiental premeditado devido ao aterramento do espelho d'água da Baía de Guanabara e áreas de manguezais, desmatamento da Mata Atlântica considerada Patrimônio Mundial da Humanidade. Omissão de informações às futuras concessionárias privadas (possíveis arrendatários) sobre a gravidade da situação dos Passivos Ambientais formados por diversas áreas contaminadas existentes no sítio aeroportuário. Violação da Constituição Federal e tratados internacionais que asseguram os Direitos das Populações e Comunidades Tradicionais, como os pescadores artesanais. Ausência de Participação Popular, Transparência e Publicidade na realização da Audiência Pública. Violação da Lei de Acesso à Informação Pública, entre outras graves irregularidades, ilegalidades e vícios de origem constatados no citado Edital de privatização.

Prezadas Autoridades,

Os moradores(as) e pescadores artesanais das Comunidades Tubiacanga e demais comunidades vizinhas, na ilha Governador, município do Rio de Janeiro, bairro com 300 mil habitantes segundo o Censo do IBGE de 2010, vem por desta Requerer a ANULAÇÃO DE PLENO DIREITO DO EDITAL DE LICITAÇÃO DOS AEROPORTOS DO GALEÃO E CONFINS e o CANCELAMENTO DA "AUDIÊNCIA PÚBLICA" realizada no dia 18 de Junho de 2013 no Centro de Treinamento da ANAC localizado na Barra da Tijuca (Av. Ayrton Senna, 2.541), que trata do Aviso de Audiência Pública No. 5/2013 de Edital de Licitação, Contrato de Concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, localizado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, situado em Confins e Lagoa Santa (MG), devido a existência de diversas graves irregularidades, ilegalidades e vícios de origem neste processo licitatório, a saber:

1. A citada "audiência pública" violou flagrantemente os Princípios da Participação Popular, da Transparência e da Publicidade, amplamente previsto e garantido no

ordenamento jurídico e na legislação vigente em nosso país, uma vez que as milhares de famílias de baixa renda residentes nas comunidades impactadas pelas obras de ampliação do Aeroporto do Galeão não tiveram conhecimento de sua existência, além da mesma ter sido realizada no bairro da Barra da Tijuca há dezenas de quilômetros de distância da Ilha do Governador o que obviamente impediu a participação destes moradores na mesma.

Na análise da Ata e lista de presença da “audiência pública” é possível constatar que apenas estavam presentes representantes da ANAC e de empresas (corporações provadas nacionais e estrangeiras) interessadas em participar da licitação, o que demonstra claramente o caráter e objetivo meramente econômico-financeiro da mesma que não levou em conta os relevantes aspectos sociais e comunitários, assim como ambientais, que deveriam também ser objeto da análise durante o processo de licitação.

Constatou-se total violação da Lei Federal de Acesso à Informação Pública (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011), e da Lei Federal No. 8429/1992, que trata dos Crimes de Improbidade Administrativa, entre outras ilegalidades presentes no citado Edital de privatização.

2. Ausência de informações detalhadas sobre o plano de remoções de milhares de famílias de baixo poder aquisitivo (baixa renda) residentes no entorno do Aeroporto do Galeão que constitui violação do Direito à Moradia reconhecido pela Constituição Federal brasileira e pela ONU (Organização das Nações Unidas).

Segundo consta do próprio Edital de licitação perderão suas moradias aproximadamente 3.500 famílias, ou seja cerca de 15 mil pessoas podendo este número ser ainda maior já que os “estudos” apresentados são bastante superficiais, precários e insuficientes. Encontram-se ameaçadas de remoções as comunidades de baixa renda de Tubiacanga, Parque Royal, Vila Juaniza (Morro do Barbante), Galeão e Portuguesa.

Tendo em vista que no edital na parte de Relatório 3 – Estudos Ambientais Aeroporto Internacional do Galeão – Rio de Janeiro, pagina 139, citação a baixo do próprio edital. Este cronograma não foi cumprido.

- 17) Geração de expectativas da população local quanto à implantação do empreendimento

A implantação de um empreendimento do porte planejado resultará inevitavelmente na geração de expectativas na população local, tanto em função de preocupações relacionadas aos impactos resultantes, quanto em função de reivindicações sobre compensação e participação nos benefícios potenciais.

Existe uma necessidade urgente de criação de um amplo programa de comunicação social e engajamento com partes interessadas deverá ser iniciado com a maior antecedência possível, contemplando a divulgação antecipada de informações relevantes sobre as características do projeto de ampliação e as medidas de controle, mitigação e compensação a serem adotadas. A população a ser reassentada deve merecer prioridade nesse programa

Um dos impactos negativos da obra será a brutal desvalorização imobiliária do preço dos imóveis na região provocando aumento da especulação imobiliária, devido a já conhecida escassez de imóveis no bairro e aos já elevados preços dos aluguéis. A população pobre a ser removida será forçosamente e de forma desumana transferida (removida) para municípios periféricos distantes do atual local onde residem e onde tem há décadas seus laços sociais e comunitários consolidados. No caso dos moradores e pescadores de Tubiacanga estes sofrerão um 2º. processo (ou ciclo) de remoção forçada, uma vez que originalmente já foram removidos no passado da Comunidade de Itacolomi e Flexeiros, áreas situada no local onde foi construído o aeroporto do Galeão.

O valor de referência citado no Edital para o programa de remoções foi sub-estimado (ou minimizado) das empresas concessionárias, tendo sido estimado em apenas R\$ 88 milhões, o que irá onerar bastante as empresas que ganharem a citada licitação.

Em função das obras de modernização e de mobilidade urbana em função dos mega-eventos olímpicos estão previstas na Cidade do Rio de Janeiro a remoção arbitrária e

ilegal de outras 10 mil famílias dos bairros e comunidades onde residem há anos, além dos 15 mil cariocas ameaçados pelas obras de ampliação do Aeroporto do Galeão, sendo em sua maioria populações de baixa renda ou poder aquisitivo, num profundo desrespeito ao Direito à Moradia e violação de Direitos Humanos.

Estes fatos relevantes tem provocado um aumento vertiginoso do preço do solo urbano no município, sendo a cidade do Rio a mais cara do país no momento, ou uma das cidades do mundo onde os preços dos aluguéis é mais caro. Estes custos onerarão os custos dos concessionários privados que no Edital são responsáveis pelos custos relativos às remoções das comunidades impactadas.

Destaca-se ainda a profunda contradição deste projeto privatizante uma vez que durante as 3 (três) campanhas eleitorais do ex-Presidente Luis Inácio Lula da Silva (em 1989, 1994 e 2000), seu partido (PT) promoveu intensa campanha de panfletagem contra os governos dos Presidentes à época, inclusive durante o último governo do ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso, com distribuição de milhares de panfletos que alertavam a população local para o fato do projeto de ampliação do aeroporto do Galeão de autoria do “governo federal” da época que ameaçava demolir, remover a moradia destas mesmas famílias pobres que contraditoriamente, na atualidade, encontram-se ameaçadas de remoção pelo atual governo da Presidenta Dilma Roussef, sucessora do Presidente Lula (cópia do panfleto em anexo). É possível caracterizar este fato como ESTELIONATO ELEITORAL, crime previsto na Lei Eleitoral do país, já que a população local foi enganada, trapaçada por estes candidatos e partidos políticos que no período eleitoral fizeram promessas de campanha que após eleitos não foram cumpridas ou respeitadas.

3. A pretendida construção da 3ª. pista do Aeroporto do Galeão provocará enorme Crime Ambiental premeditado, ilícito previsto na Lei Federal No. 9605/1997 (Lei dos Crimes Ambientais) uma vez que está previsto o aterramento de extensa área de 2.645.000 m² que é protegida pela legislação vigente, sendo segundo consta do próprio Edital de privatização “a maior parte da pista projetada sobre a Baía de Guanabara”. Está sendo desconsiderado pela ANAC que o espelho d’água da Baía

de Guanabara é tombado pela Lei Estadual No. 1700/1990 que proibiu terminantemente “a execução de qualquer obra que signifique aterro em seus domínios, independente do volume do mesmo”.

O empreendimento em questão também prevê o criminoso aterro de extensas áreas de manguezais (18 hectares) e o desmatamento de vegetação da Mata Atlântica (186 hectares) ecossistema considerado Patrimônio Mundial da Humanidade, totalizando a destruição (supressão/desmatamento) de um total de 204 hectares de APPs (Áreas de Preservação Permanente) e de APAs (Áreas de Preservação Ambiental) legalmente protegidas pelo Código Florestal brasileiro assim como pelas Constituições Federal e Estadual.

O aterramento da Baía de Guanabara, também comprometera o tráfego aquaviário assim como restringiria a pesca artesanal que já se e feita com muito sacrifício no fundo da baía de guanabara, comprometendo assim centenas de famílias das comunidades de RAMOS, MARCILIO DIAS, CHACRINHA, MAUA, MAGÉ, PRAIA DA ROSA dentre outras, que retiram seu sustento da baía

4. Sobre a gravidade da situação dos Passivos Ambientais formados por diversas áreas contaminadas existentes no sítio aeroportuário, o Edital de privatização omite deliberadamente informações relevantes e estratégicas das empresas concessionárias que pretendem se habilitar como futuras arrendatárias do sítio aeroportuário que dispõe de diversas áreas contaminadas (o Edital cita 40 sítios contaminados, sendo 28 “consideradas no inventário de passivos ambientais).

O valor de referência citado no Edital para descontaminar (remediação) destas áreas é de apenas R\$ 91 milhões quando seu custo poderá chegar a centenas de milhões de reais (ou até mesmo bilhões de reais!) a depender da real extensão desta contaminação ambiental, sendo que este custo financeiro assim como o seu passivo socio-ambiental, de acordo com a legislação ambiental que estabelece o princípio poluidor-pagador, é de RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA (ou Co-Responsabilidade) tanto do Poder Público, quanto da concessionária privada que

ganhar a licitação do aeroporto do Galeão.

5. O empreendimento promoverá a violação da Constituição Federal e de tratados e acordos internacionais que asseguram e reconhecem os Direitos das Populações e Comunidades Tradicionais, como os pescadores artesanais que residem há décadas em Tubiacanga.

6. O “estudo” minimiza os impactos sócio-ambientais do empreendimento entre os quais o aumento da poluição sonora que impactará grande número de moradores de diversos sub-bairros e comunidades da Ilha do Governador, além de não avaliar adequadamente e com profundidade o Perigo Aéreo da ampliação do aeroporto sobre bairro residencial densamente habitado.

7. O licenciamento ambiental do empreendimento é de responsabilidade do IBAMA e não do governo estadual, órgão federal que tem o dever de zelar pelo cumprimento da legislação ambiental do país, assim como de proteger as populações tradicionais.

8. O “estudo” de privatização sequer cita a existência do Comitê de Bacia Hidrográfica da Baía de Guanabara, órgão colegiado previsto na legislação federal e estadual da Política de Gestão de Recursos Hídricos que tem competência de deliberar sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos de elevado potencial poluidor que impactem o ecossistema da Baía de Guanabara.

Face ao exposto, solicitamos as Vossas providências no sentido de tornar NULO DE PLENO DIREITO o referido Edital de Licitação do Aeroporto do Galeão sob pena de responsabilização cível e penal da Diretoria da ANAC e demais autoridades públicas, assim como dos possíveis concessionários privados, que tem responsabilidade solidária inclusive sobre os custos financeiros dos impactos do referido empreendimento aqui apontados.

Atenciosamente,

Pede Deferimento,

Alex Sandro Farias dos Santos

Presidente da APELT

Sérgio Ricardo

Ambientalista, Gestor e Planejador Ambiental

Membro do Comitê de Bacia Hidrográfica da Baía de Guanabara / ONG Olhar do Mangue

Fórum Insulano

José Domingos do Cabo

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

Tal dinâmica contratual permite conferir ao futuro operador do aeroporto maior liberdade para estabelecer a forma que considera mais adequada ao cumprimento das disposições contratuais e realização de seu objeto, inclusive e em especial no que se refere aos projetos de engenharia relativos à expansão do sítio aeroportuário. Assim, poderá a futura concessionária propor novas soluções, que poderão ser

pautadas em tecnologias não existentes atualmente.

Tal colocação também se aplica aos valores constantes dos EVTEA relativos a eventuais desocupações de áreas. Trata-se de valores meramente referenciais, cabendo à Concessionária, caso seja necessária a efetivação de eventual desocupação, realizá-la em estrita observância à legislação aplicável, não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os aspectos da desocupação.

Cumprir consignar ainda que no Anexo 2 ao Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi excluída a data limite para a construção de um novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão, passando a ser obrigatória exclusivamente no caso de atingimento do número de movimentos previsto no gatilho de investimentos.

Conclui-se, portanto, que eventual construção de um novo sistema de pistas somente será obrigatória no caso de se verificar um evento de gatilho de investimentos e, mesmo no caso de tal ocorrência, caberá à futura Concessionária a elaboração do projeto de engenharia, que poderá não resultar na necessidade de desocupação das áreas em questão. Todavia, caso necessária tal desocupação, a futura concessionária deverá observar estritamente a legislação aplicável.

Ademais, no Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi inserida cláusula 2.5.1 no sentido de proteger os moradores da área de Tubiacanga, se necessária à Concessão sua desocupação, no sentido de ser precedida de justificada, assegurando-se às pessoas afetadas a sua oitiva prévia e, entre outras questões eventualmente acordadas entre as partes, a oferta de alternativa de habitação em áreas com sustentabilidade econômica e social.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Laenis Rodrigues Soares
Organização: Fundação Ezequiel Dias - FUNED
CONTRIBUIÇÃO Nº 4
Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Garantia de isenção de tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia aos órgãos públicos que importam medicamento e matéria-prima para atender o Plano de Nacional de Imunização – PNI do Ministério da Saúde que não estão amparadas no Artigo 20 da PORTARIA N° 219/GC-5, DE 27 DE MARÇO DE 2001.

Justificativa:

Atualmente realizamos movimentação de carga nos Aeroportos Internacionais de Confins (MG) e do Galeão (RJ) e somos beneficiados com isenção das tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia e como somos uma instituição pública, que trabalha em prol do Serviço Único de Saúde – SUS, precisamos da continuidade desta isenção para garantir a redução dos custos geradas com esta atividade, permitindo assim o direcionamento de recursos para ações complementares ao serviço prestado pela instituição, alcançando a visão de ser patrimônio publico na área de saúde.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as isenções tarifárias dispostas no Contrato são aquelas previstas na legislação em vigor e nas normas infralegais. No entanto, a regulamentação referente às isenções poderá ser alterada futuramente, devendo a Concessionária se manter atualizada no que diz respeito ao arcabouço jurídico vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Gustavo Cagnone da Silva

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 5

Olá, estava analisando os relatórios de viabilidade econômica financeiro do aeroporto do Galeão e gostaria de um esclarecimento. Abrindo a página, www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicasemandamento.asp e baixando os documentos intitulados “Estudos de aviabilidade Galeão/RJ” e abrindo o arquivo

“GIG-relatório4-avaliação-pdf”, na página 60, vocês pressupõe um WACC real após impostos de 6,46% estabelecido pelo tesouro nacional. Percebe-se que essa mesma taxa também foi utilizada nos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Gostaria que me informasse qual a metodologia utilizada para a formação deste WACC e gostaria que me fosse enviado se possível, a nota técnica como foi calculada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o valor do WACC utilizado nos estudos foi atualizado no decorrer do processo, passando a ser de 6,63% a.a.. O cálculo deste valor foi elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico, ambas do Ministério da Fazenda. A formalização do cálculo se deu por meio da Nota Técnica nº 675/2013/STN/SEAE/MF.

2.5 Contribuições recebidas pelo formulário eletrônico (internet)

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1226

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Subseção IX - Dos Seguros Cláusula 3.1.56. “A Concessionária deverá contratar e manter, junto à companhia seguradora autorizada a funcionar e operar no Brasil e de porte compatível com o objeto segurado, durante todo o prazo da Concessão, apólices de seguro (i) de risco patrimonial, (ii) de responsabilidade civil em decorrência das atividades de operação aeroportuária, (iii) de lucros cessantes e (iv) contra atos de terrorismo, com vigência mínima não inferior a 12 (doze) meses,

que garantam a continuidade e eficácia das operações realizadas no Aeroporto.”

Cláusula 3.1.56.1. “O seguro de risco patrimonial deverá ser do tipo “todos os riscos”, com cobertura de 100% (cem por cento) dos bens móveis e imóveis integrantes da Concessão, contra riscos operacionais, incluindo a cobertura de: (i) incêndio, raio e explosão de qualquer natureza; (ii) tumultos, vandalismo e atos dolosos; (iii) roubo e furto qualificado; (iv) alagamento/inundação; (v) vendaval e fumaça; (vi) danos elétricos; e (vii) danos a equipamentos eletrônicos.”

Cláusula 3.1.56.2. “O seguro de responsabilidade civil deverá abranger danos materiais, morais e corporais causados a terceiros em decorrência da atividade dos atos de operação aeroportuária desenvolvidos pela Concessionária, com valor mínimo de cobertura de R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais).”

Cláusula 3.1.56.3. “O seguro de lucros cessantes deverá ter como base a receita bruta estimada para os 12 (doze) primeiros meses de operação, com período indenitário mínimo de 6 (seis) meses.”

Cláusula 3.1.56.4. “O seguro contra atos de terrorismo deverá abranger danos materiais ao patrimônio da Concessionária causados, com valor mínimo de cobertura de R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais).”

Cláusula 3.1.57. “Antes do início da execução das obras e serviços destinados ao atendimento dos parâmetros definidos no Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, visando à ampliação e/ou reforma do Aeroporto, bem como a cada ciclo de novos investimentos aprovados pela ANAC, a Concessionária deverá apresentar à ANAC a comprovação da contratação das seguintes apólices dos seguros:”

Cláusula 3.1.57.1. “Seguro de riscos de engenharia do tipo “todos os riscos” (“all risks”), com valor de risco correspondente a 100% (cem por cento) do valor dos investimentos previstos no PEA, envolvendo a cobertura de quaisquer investimentos, custos e/ou despesas pertinentes às obras civis à infraestrutura, bem como a cobertura de erro de projeto, risco do fabricante, despesas extraordinárias, despesas de remoção de entulho, danos da natureza, tumulto, greves e comoções civis, manutenção ampla com duração de 12 (doze) meses, honorário de peritos e afretamento de aeronaves;”

Cláusula 3.1.57.2. “Seguro de responsabilidade civil decorrente de obras civis, instalação e montagem, que deverá garantir o ressarcimento de danos materiais, corporais

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, com exceção das coberturas obrigatórias previstas na cláusula 3.1.56 (cláusula 3.1.58 na redação constante

quando da publicação do Edital, em 03/10/13) e subcláusulas da minuta do Contrato de Concessão, caberá a Concessionária avaliar quais riscos pretenda proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.4.22 da minuta do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1154

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a

prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades; ademais, o item 2.2.1, a, do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão objeto desta Audiência Pública, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração a ser realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto nos itens 4.28, 4.29, 4.30 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1155

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17

(dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1156

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria "Assessor

Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sítio eletrônico da associação. (...) Sítio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias público-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1157

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão,

parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1158

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx>

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1159

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx>

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17

(dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1160

Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria "Assessor

Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sítio eletrônico da associação. (...) Sítio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx> Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias público-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos Sítio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx>

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica,

sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Armando Bandechi

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1185

Considerando que as obras serão financiadas e que todas as responsabilidades por financiamentos são atribuídas ao Concessionário e que eventuais captações financeiras serão feitas pela Concessionária, os seguros deverão em caráter compulsório serem contratados pela Concessionária, tendo como segurados todos os contratados, subcontratados, fornecedores, projetistas, financiadores e o Poder Concedente. Sob nenhuma hipótese poderá ser facultado ou dada algum tipo de prerrogativa aos contratados que contratem seus respectivos seguros, já que o compromisso com os financiadores e com o Poder Concedente é especificamente da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a contratação de seguros pela Concessionária será regida pelo Direito Privado e, independentemente do disposto em outros ajustes celebrados com terceiros, a Concessionária deve observar o

disposto no CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES / Seção I - Da Concessionária / Subseção IX - Dos Seguros do Anexo 25 do Edital - Contrato de Concessão e demais obrigações previstas no Contrato de Concessão e seus Anexos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Armando Bandechi

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1186

Considerando que as obras serão financiadas e que todas as responsabilidades por financiamentos são atribuídas ao Concessionário e que eventuais captações financeiras serão feitas pela Concessionária, os seguros deverão em caráter compulsório serem contratados pela Concessionária, tendo como segurados todos os contratados, subcontratados, fornecedores, projetistas, financiadores e o Poder Concedente. Sob nenhuma hipótese poderá ser facultado ou dada algum tipo de prerrogativa aos contratados que contratem seus respectivos seguros, já que o compromisso com os financiadores e com o Poder Concedente é especificamente da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a contratação de seguros pela Concessionária será regida pelo Direito Privado e, independentemente do disposto em outros ajustes celebrados com terceiros, a Concessionária deve observar o disposto no CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES / Seção I - Da Concessionária / Subseção IX - Dos Seguros do Anexo 25 do Edital - Contrato de Concessão e demais obrigações previstas no Contrato de Concessão e seus Anexos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: FABIO OHARA ISHIGAMI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1192

Contribuição Alteração do item 4.29., conforme sugestão de redação abaixo: (...) 4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação, que tenha experiência relevante na análise econômico-financeira e na estruturação de financiamentos para projetos de infraestrutura, a ser comprovada através de classificação nas 10 primeiras posições em um dos 5 últimos rankings de Financiamento de Projetos publicados pela ANBIMA na categoria “Assessor Financeiro de Leilão de Concessão” ou na categoria “Assessor Financeiro de Financiamento” (por valor ou por número de projetos), disponíveis no sitio eletrônico da associação. (...) Sitio eletrônico Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos: <http://portal.anbima.com.br/informacoes-tecnicas/rankings/mercado-de-capitais/financ-projetos/Pages/default.aspx>

Justificativa: O patrimônio líquido mínimo da instituição financeira não assegura que a mesma possua a qualificação necessária para realização de análise técnica de viabilidade de proposta econômica para leilões de concessão. A instituição financeira responsável pela declaração da viabilidade da proposta econômica da Proponente necessita ter comprovada experiência técnica e histórico de sucesso em assessoria financeira em leilões, licitações de concessão, parcerias publico-privadas (PPP) ou em financiamentos para projetos na modalidade Project Finance. A metodologia adotada pela ANBIMA para a elaboração do seu ranking anual de “Financiamento de Projetos” (arquivo anexo) é discutida e definida em comum acordo entre as instituições financeiras atuantes no mercado de Project Finance brasileiro, de forma que assegura que as instituições mais qualificadas para a prestação do serviço estejam posicionadas entre as melhores classificadas neste ranking. Anexo: Metodologia Ranking ANBIMA de Financiamento de Projetos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição. Considerando que, de acordo com as informações disponíveis na página eletrônica da Associação Brasileira dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA), em especial as informações encontradas no ranking "Project Finance" e "2011 Consolidado", verificou-se que o número de

instituições que estariam aptas a emitir tal declaração estaria limitada em cerca de 17 (dezesete) entidades. Ademais, o item 2.2.1, alínea "a", do Anexo 12 ao Edital - Modelo de Termo de Confidencialidade entre a Licitante e a Instituição Financeira - impede a instituição financeira de fornecer carta que ateste a viabilidade econômica e exequibilidade do Plano de Negócios a mais de 1 (um) Proponente.

Com efeito, a adoção do ranking da ANBIMA poderia restringir, de forma injustificada, a possibilidade de as interessadas contratarem o documento em análise. Além disso, a metodologia aplicável aos rankings da ANBIMA é passível de alteração periódica, sendo que a metodologia vigente foi publicada somente no decorrer do ano corrente, não gerando assim a segurança e objetividade necessárias à avaliação em epígrafe.

Pelas razões expostas, concluiu-se que a utilização de referido ranking não seria adequada para a aplicação da exigência em análise. Ademais, a adoção do modelo Project Finance não se constitui em uma exigência do Contrato de Concessão, não devendo, assim, figurar como um critério para a qualificação da instituição financeira. Por último, em face das competências privativas do Banco Central do Brasil, previstas no art. 10, incisos IX e X, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, entende-se que a utilização dos dados e informações fornecidas por referida instituição, ou órgão estrangeiro análogo, conforme alteração realizada na redação original, se constitui no meio mais adequado para aplicação do disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1242

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2. "Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato: (...)" TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.2. "Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato: (...) Cláusula

5.2.17. “Custos de indenização, em razão das desapropriações ou atraso na realização das desapropriações sob sua responsabilidade.” Cláusula 5.2.18. “Atraso no término da Fase I-B por motivos não imputáveis à Concessionária.” Cláusula 5.2.19. “Custos extraordinários devido às obrigações decorrentes dos compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos.” Cláusula 5.2.20. “Manifestações sociais ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na cláusula [], hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos prazos referidos na aludida cláusula.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa esclarecer quais riscos são imputáveis ao Poder Concedente e não se encontram na matriz de risco da concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24.

No que toca aos riscos de atraso da Fase I-B, entende-se que qualquer fato gerador de atraso nos investimentos deverá ser tratado conforme a alocação de riscos previsto no Contrato.

Por sua vez, os compromissos previstos em consequência da realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos já se encontram definidos pelo Poder Público e o Comitê Olímpico Internacional, sendo as respectivas obrigações alocadas explicitamente à Concessionária. No entanto, foram alocados ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências olímpicas e paraolímpicas estabelecidas pelos compromissos assumidos em data posterior à da publicação do Edital.

Por último, os riscos decorrentes de manifestações sociais ou públicas são da Concessionária, pois é um evento passível de acontecimento em projetos de concessão de infraestruturas relevantes, como a dos aeroportos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1246

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 8.4. “Sem prejuízo de regulamentação expedida pela ANAC, será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações abaixo discriminadas, conforme os limites máximos definidos para cada situação:” Evento ou ocorrência Limite máximo da multa a ser aplicada r) não reintegração da importância segurada na apólice de seguro após 45 dias da liquidação de sinistro total ou parcial que tenha reduzido a importância segurada; 100 URTA por dia TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão de novo item. JUSTIFICATIVA A alteração visa compelir a concessionária a manter a cobertura integral das apólices de seguros inicialmente exigidas no Contrato de Concessão. Sendo assim, evita-se que, na ocorrência de eventual sinistro, a concessionária tenha que dispendir de imediato montante elevado de recursos para arcar com as consequências do sinistro e, conseqüentemente, impactos no fluxo de caixa da concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a Concessionária deverá manter em vigor, durante todo o prazo da concessão, os seguros que sejam suficientes para cobrir, no mínimo, os danos previstos na Subseção IX, da Seção I, do Capítulo III do Contrato de Concessão, observados, inclusive, os limites de garantia previstos na referida Subseção. Cabe destacar ainda que tal obrigação deve ser lida em conjunto com os itens 5.3 e 5.4.25 do Contrato, as quais alocam à Concessionária o risco de abrangência e omissão das apólices de seguro, em complemento à obrigação de contratar e manter em vigor os seguros mencionados anteriormente. Por fim, a cláusula 8.4, item "b" do Contrato prevê a multa a ser aplicada nos casos de não contratação ou não manutenção em vigor, durante todo o prazo da Concessão, das apólices de seguro, que garantam a continuidade e eficácia das operações realizadas no Aeroporto. Pelo exposto, entende-se que o Contrato prevê a obrigatoriedade de

manutenção em vigor, de forma ininterrupta, dos seguros inicialmente exigidos, com garantia suficiente à cobertura dos danos elencados na Subseção IX, da Seção I, do Capítulo III do Contrato, não sendo necessária a inclusão do item sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1263

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 6 do Contrato de Concessão – Modelo de Fiança Bancária. (obs. 1) “Os valores indicados acima deverão ser reajustados anualmente, na mesma data dos reajustes da Outorga, de acordo com a fórmula a seguir.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 6 do Contrato de Concessão – Modelo de Fiança Bancária. (obs. 1) “Os valores indicados acima deverão ser reajustados anualmente, na mesma data dos reajustes da Contribuição Fixa, de acordo com a fórmula a seguir.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa esclarecer que a garantia de execução será reajustada na mesma data do reajuste da contribuição fixa, conforme já exposto pela ANAC durante a consulta pública referente aos documentos da última rodada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1264

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 6 do Contrato de Concessão – Modelo de Fiança Bancária. (obs. 1) “Os valores indicados acima deverão ser reajustados anualmente, na mesma data dos reajustes da Outorga, de acordo com a fórmula a seguir.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 6 do Contrato de Concessão – Modelo de Fiança Bancária. (obs. 1) “Os valores indicados acima deverão ser reajustados anualmente, na mesma data dos reajustes da Contribuição Fixa, de acordo com a fórmula a seguir.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa esclarecer que a garantia de execução será reajustada na mesma data do reajuste da contribuição fixa, conforme já exposto pela ANAC durante a consulta pública referente aos documentos da última rodada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1277

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.5 Eventual desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, será de integral responsabilidade da Concessionária. Inclusão de regras mais detalhadas sobre desocupações e desapropriações TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Alterar/incluir as seguintes cláusulas: Cláusula 2.5. Será responsabilidade da Concessionária realizar os atos executórios das desapropriações e desocupações, arcando com os custos para a sua realização até um limite total de R [] ([]). Cláusula 2.5.1. Todas as desocupações das áreas localizadas no sítio aeroportuário que estejam sob a posse ou detenção de terceiros quando do início do Estágio 3, da Fase I-A, se submetem ao limite acima estabelecido. Cláusula 2.5.2. Todas as desapropriações a serem executadas pela

Concessionária se submetem aos limites previstos na Cláusulas 2.5 acima. Cláusula 2.5.3. Incluem-se, no limite máximo fixado na Cláusula 2.5, todos os custos direta ou indiretamente relacionados com as desapropriações e desocupações, inclusive – mas não se limitando a – os decorrentes de estudos, levantamentos, cadastramentos, organização dos procedimentos de negociação, processamento de eventuais reclamações das pessoas atingidas pelo projeto, custos com honorários advocatícios, despesas cartoriais, compensações, indenizações, e custos decorrentes de outros benefícios pagos às pessoas atingidas pelo projeto, tal como transporte, realocação de populações, reassentamento (incluindo o custo de aquisição de terrenos e de construção de moradia), aluguel social, quando cabível, assistência social e monitoramento de pessoas vulneráveis. Cláusula 2.5.4. Na hipótese dos custos e despesas incorridos com as desapropriações ou desocupações referidas na Cláusula 2.5 ultrapassarem o valor ali mencionado, a responsabilidade pelo seu pagamento será compartilhada entre o Poder Concedente e a Concessionária da seguinte forma: (a) a Concessionária assumirá integralmente a responsabilidade pelo pagamento dos custos que excederem em até 5% do valor previsto na cláusula 2.5; e (b) o poder concedente assumirá integralmente a responsabilidade pelo pagamento dos custos que excederem a 5% do valor previsto na cláusula 2.5., mediante revisão para baixo da Contribuição Fixa a fim de compensar os valores excedentes incorridos. Cláusula 2.5.5. Na hipótese dos custos e despesas incorridos com as desapropriações e desocupações serem inferiores ao valor mencionado na cláusula 2.5 acima, deverá ser observado que: (a) variações em até 5% serão absorvidas integralmente pela Concessionária e (b) variações que ultrapassarem 5% do montante de R\$ []([]) serão compensadas mediante revisão da Contribuição Fixa para cima. Cláusula 2.5.6. Caso os financiadores da Concessionária exijam, como condição de aprovação dos financiamentos, a aplicação d

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do Aeroporto, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto

nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo previsto nenhum limite de pagamento a título de desocupação que possa ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1279

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.40. “Desapropriar os imóveis que não possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão e indenizar seus proprietários, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.40.1 A Concessionária arcará com os custos incorridos com as desapropriações, nos termos da Cláusula 2.5 e seguintes. JUSTIFICATIVA Compatibilizar o dispositivo com as regras sugeridas em contribuição para desapropriação e desocupação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula 2.5 do Contrato não trata de desapropriações, mas de desocupações de áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, ao passo que a cláusula 3.1.42 da minuta publicada em 03 de outubro de 2013 (3.1.39 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência) disciplina eventuais desapropriações que estejam sob responsabilidade da Concessionária. Pela razão exposta, não foi acatada a sugestão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1281

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.2. “São direitos e deveres do Poder Concedente:”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.2. “São direitos e deveres do Poder Concedente:” (...) Cláusula 3.2.16. “Compartilhar com a Concessionária os riscos de desapropriação e desocupação nos termos e condições previstos neste Contrato de Concessão.” JUSTIFICATIVA Sugere-se coadunar a cláusula 3.2.16 com a sistemática de compartilhamento dos riscos de desapropriação e desocupação entre as partes contratantes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a necessidade e abrangência de futuras desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de defender e manter a integridade da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desapropriação e desocupação seguirá o disposto no Contrato de Concessão, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referidos na presente contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1282

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.13 “Custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.22.6.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Considerando o entendimento já exposto pela ANAC durante a consulta pública referente aos documentos da ultima rodada, sugere-se que seja esclarecido se o passivo trabalhista previsto na presente cláusula inclui os empregados diretos e os indiretos (terceirizados) da Infraero, bem como se estão incluídos os custos com custas processuais, honorários advocatícios e demais despesas judiciais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os referidos encargos estão incluídos nos riscos assumidos pelo Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1283

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.4. “Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária.” Cláusula 5.4.24. “Custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.50, bem como de eventuais reassentamentos e realocações.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Suprimir a Cláusula 5.4.24. JUSTIFICATIVA Harmonizar esse dispositivo com as regras sugeridas em contribuição sobre desapropriações e desocupações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a necessidade e abrangência de futuras desapropriações dependerão do projeto da Concessionária, estando, por esse motivo, no âmbito de gerenciamento de citado agente, como se depreende dos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1285

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.4. “Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.4. “Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...) Cláusula 5.4.26. “Manifestações sociais ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por: (i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Eficácia, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos para projetos a serem implantados no Brasil na data de sua contratação; e (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Eficácia, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitarem à cobertura de seguros oferecidos para projetos a serem implantados no Brasil na data de sua contratação.” JUSTIFICATIVA A sugestão apresentada visa reduzir o risco por manifestação social ao qual esta exposta a concessionária, conforme usualmente adotado em concessões de serviço público.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que eventual existência de

manifestações públicas deve ser administrada pela Concessionária, por se tratar de um evento passível de ocorrer em projetos de concessão de infraestruturas relevantes, como a de infraestrutura aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Armando Bandechi

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1295

Subseção IX - Dos Seguros 3.1.56. contratar e manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses, que garantam a continuidade e eficácia das operações realizadas no Aeroporto, que sejam suficientes para cobrir: 3.1.56.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados; MARSH: item ok, considerando que o maior detalhamento poderá colocar a concessionária em situação de inadimplência contratual junto ao poder concedente. Segue sugestão: 3.1.56.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, ressalvados eventuais critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro; 3.1.56.2. danos causados aos bens móveis e imóveis que integram a concessão, nos termos deste Contrato, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, ressalvados eventuais critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro; 3.1.56.3. danos morais e materiais causados a terceiros, que decorram das obras e das atividades prestadas pelos administradores, empregados, prepostos, ou delegados da Concessionária, e que sejam passíveis de responsabilização civil, com limite máximo de garantia coincidente com as melhores práticas de mercado para cada tipo de sinistro; MARSH: Neste item está faltando a

cobertura de danos corporais. Sugestão de redação: 3.1.56.3. danos corporais, danos materiais, incluindo danos morais, causados a terceiros, que decorram das obras e das atividades prestadas pelos administradores, empregados, prepostos, ou delegados da Concessionária, e que sejam passíveis de responsabilização civil, com limite máximo de garantia coincidente com as melhores práticas de mercado para cada tipo de cobertura; 3.1.57. apresentar à ANAC, antes do início das FASES I-A e I-B, e II e na ocorrência de um novo ciclo de investimentos, a comprovação de que as apólices dos seguros exigidos na presente subseção e aplicáveis para cada uma destas fases encontram-se em vigor; 3.1.58. atualizar os seguros contratados periodicamente, a cada 12 (doze) meses contados a partir da contratação originária, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária; MARSH: na verdade, ao que se percebe no texto da ANAC, o intuito desse item é de buscar manter a ANAC atualizada para propor a implementação e/ou melhorar

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a Concessionária deverá manter em vigor, durante todo o prazo da concessão, os seguros que sejam suficientes para cobrir, no mínimo, os danos previstos na Subseção IX, do Capítulo III do Contrato de Concessão, que, de acordo com a redação das cláusulas 3.1.56.1, 3.1.56.2 e 3.1.56.3 (cláusulas 3.1.58.1, 3.1.58.2 e 3.1.58.3, respectivamente, na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13), contemplam os riscos inerentes às atividades prestadas na operação aeroportuária, realização de obras, dentre outros. Destaca-se também a obrigatoriedade de o limite máximo de garantia dos seguros observar o disposto na cláusula 3.1.56 (cláusula 3.1.58 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) e subcláusulas, não sendo prevista, no Contrato de Concessão e respectivos anexos, qualquer ressalva quanto a critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro inferiores aos previstos no Contrato.

No que concerne à proposta de alteração da cláusula 3.1.56.3 (cláusula 3.1.58.3 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, a ANAC informa que procederá à alteração sugerida, a fim de incluir os danos corporais.

Tratando-se dos demais comentários constantes do anexo, faz-se as seguintes

considerações: (i) os itens 3.1.60 (cláusula 3.1.62 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13), 5.3, 5.4.25 e 8.4, item "b", do Contrato alocam à Concessionária o risco de abrangência e omissão das apólices de seguro, em complemento à obrigação de contratar e manter em vigor os seguros mencionados anteriormente. Considerando, portanto, a referida obrigação e o longo prazo de duração do Contrato, entende-se necessária a periódica atualização dos seguros de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária; (ii) de acordo com o disposto na cláusula 3.1.63 (cláusula 3.1.65 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, é obrigação da Concessionária não somente informar, como também comprovar, anualmente e com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, a renovação dos seguros. Dessa forma, entende-se não ser necessária previsão expressa da obrigatoriedade do envio de cópia das apólices à ANAC; e (iii) a contratação do resseguro observará as normas da espécie, atinentes ao mercado securitário, razão pela qual se adotou a expressão 'quando for o caso'.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1365

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Cláusula 5.2.15. Custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Favor disponibilizar os respectivos documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal e também todos os inquéritos, processos administrativos e processos judiciais, para que as proponentes formulem suas propostas considerando todos os eventuais passivos ambientais "conhecidos".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 05/2013, publicado no Diário Oficial da União do dia 31 de maio de 2013, a presente Audiência Pública se destina a prestar esclarecimentos tão somente quanto ao disposto nas minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim, localizado no município do Rio de Janeiro (RJ), e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado nos municípios de Lagoa Santa e Confins (MG). Não obstante, esclarece-se que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como a todos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1382

Com relação à cláusula 2.40: As áreas do Complexo Aeroportuário serão entregues à Concessionária. Algumas áreas do Aeroporto Galeão são consideradas terrenos de marinha ou ilha, as quais são propriedades da União segundo a Constituição Federal. A ocupação dessas áreas pode ser concedida gratuitamente ou sob outros regimes que podem implicar o pagamento de valores em favor da União, tais como foro anual, ou o laudêmio nas transferências, os quais são devidos sob o regime enfiteutico normalmente eleito pela União para a ocupação dessas áreas, ou até mesmo aluguéis. Caso essas áreas da União sejam ocupadas para o serviço público federal, a ocupação pode ser garantida gratuitamente. Diante disso, sugerimos incluir uma subcláusula 2.40.1 nos seguintes termos: "2.40.1. Todas as áreas do Complexo Aeroportuário serão ocupadas pela Concessionária a título gratuito, isentando a Concessionária do pagamento de quaisquer valores, tais como aluguéis, laudêmios

ou foro, independentemente do título da ocupação sobre essas áreas”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, conforme itens 1.32 e 1.33 da minuta de edital, competindo à proponente, nesse contexto, o levantamento das informações referentes à utilização das áreas de marinha necessárias para a elaboração das propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1397

10. Edital, Capítulo IV, Seção IV (Da Proposta Econômica) Sugerimos que as condições de financiamento público sejam disponibilizadas de forma conjunta com a publicação do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os financiamentos necessários para o cumprimento das obrigações contratuais são de livre escolha da Concessionária, não havendo vinculação a financiamento público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1399

Sugerimos a alteração da cláusula 2.5, nos seguintes termos: “Eventual desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, será de integral responsabilidade do Poder Concedente. Eventual atraso no processo de licenciamento ambiental em virtude de eventual desocupação será de responsabilidade do Poder Concedente.”. Como consequência, sugerimos a exclusão da cláusula 5.4.24. E, ainda como consequência, sugerimos a alteração da cláusula 3.1.50, conforme segue: “3.1.50. manter a integridade da área do aeroporto”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 do mesmo instrumento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1404

Sugerimos a exclusão da cláusula 3.1.58, uma vez que novas coberturas não necessariamente serão adequadas para os riscos do negócio. O contrato já prevê as coberturas necessárias e é impossível neste momento prever a necessidade ou adequação de coberturas que sequer existem atualmente no mercado brasileiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que cabe à Concessionária a avaliação e contratação dos seguros necessários à garantia de continuidade e eficácia das operações do Aeroporto, sendo mandatária, no entanto, a contratação e manutenção em vigor dos seguros suficientes à garantia dos danos elencados nos itens 3.1.56. Em virtude do exposto, os itens 3.1.60 (cláusula 3.1.62 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13), 5.3, 5.4.25 e 8.4, item "b" do Contrato alocam à Concessionária o risco de abrangência e omissão das apólices de seguro, em complemento à obrigação de contratar e manter em vigor os seguros mencionados anteriormente.

Considerando, portanto, a referida obrigação e o longo prazo de duração do contrato, entende-se necessária a periódica atualização dos seguros, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária .

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1409

Sugerimos a alteração da Cláusula 3.1.61 nos seguintes termos: "3.1.61. estabelecer a ANAC como cossegurada de todos os seguros inerentes a bens reversíveis, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos...".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a finalidade de previsão de cosseguro visa resguardar a prerrogativa de a Agência demandar as coberturas previstas nas apólices em caso de sinistro nos bens integrantes da Concessão, ainda que considerados, à época, não reversíveis, nos termos nos itens 14.1 e 2.40 do Contrato de Concessão.

Inobstante, a ANAC esclarece que alterará o item 14.1 do referido Contrato a fim de acrescentar a referência expressa à cláusula 2.40 do referido instrumento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1414

Sugerimos a alteração da Cláusula 3.1.62, uma vez que a seguradora pode não precisar adquirir resseguro e, ainda que o faça, pode contratar apenas com ressegurador local, sem o envolvimento de resseguradores internacionais. Além disso, o relacionamento da concessionária será com a seguradora e não com o ressegurador.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a contratação de resseguro observará as normas da espécie atinentes ao mercado securitário, razão pela qual adotou-se a expressão 'quando for o caso'. Além disso, o item 3.1.62 (item 3.1.64 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) prevê apenas a autorização para contratação de resseguro diretamente no exterior, bem como junto a resseguradoras internacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1436

Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar revisão extraordinária os custos relacionados a passivos ambientais que tenham origem e

não sejam conhecidos até a data da publicação do edital. Caberia ao Poder Concedente a responsabilidade pelos custos associados aos passivos ambientais que tenham origem até a data de eficácia do contrato, conhecidos ou não. Caso a responsabilidade pelos custos seja transferida à Concessionária, é necessário haver relação indicando os passivos ambientais conhecidos. O Relatório Ambiental dos Estudos de Viabilidade aponta a possível existência de passivos cujo conhecimento efetivo dependerá de resultado de investigações a serem realizadas. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.15, nos seguintes termos: “5.2.15. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem até a Data de Eficácia do Contrato, conhecidos ou não”. Além disso, os custos relativos à confirmação de existência de contaminação de solo e água na área do aeroporto decorrente de atos ou fatos anteriores à data de eficácia do contrato são de responsabilidade da ANAC. A menos que a redação da cláusula 5.2.15 acima seja alterada conforme sugestão, não fica claro nesta cláusula se, uma vez constatada a contaminação, ela será considerada conhecida, passando a ser de responsabilidade da concessionária ou permanecendo como de responsabilidade do Poder Concedente, especialmente no que se refere a outros custos relativos à investigação detalhada, análise de risco, remediação e danos a terceiros causados pela contaminação. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.15.1, conforme segue: “5.2.15.1. custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data de Eficácia do Contrato e custos relacionados à investigação detalhada, análise de risco, remediação e eventuais pleitos de terceiros caso a contaminação seja confirmada, tais como ações judiciais, multas ou inquéritos civis”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como a todos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.15 do Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam

conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1461

24. Edital, Anexo 11 (Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira Declarando a Viabilidade da Proposta Econômica) Com a finalidade de demonstrar o comprometimento das instituições financeiras na análise do Plano de Negócio das Proponentes, bem como a consistência dos valores a serem ofertados pelas Proponentes, sugerimos que a instituição financeira declare, em sua carta de viabilidade, conforme o Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira Declarando a Viabilidade da Proposta Econômica, constante do Anexo 11 ao Edital, que o nível de endividamento máximo da futura concessionária: (i) não será superior a determinado montante estabelecido em referida carta; (ii) não será superior a determinado montante do valor do EBITDA; e (iii) não resultará em um índice de cobertura do serviço da dívida (considerando para o cálculo os juros pagos e a parcela do principal amortizável da dívida no período) menor que determinado valor em todo período da concessão de acordo com o plano de negócios. Ademais, tendo em vista a importância da declaração de viabilidade apresentada pela instituição financeira, sugerimos que seja previsto no anexo em comento que esta responderá solidariamente, para todos os fins, pelo cumprimento do valor apresentado pela Proponente na Proposta Econômica.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a interpretação do item 4.28 do Edital, conjugado com o teor do Anexo 11 do Edital - Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira - permite concluir que a financiabilidade da proposta econômica da Proponente será, necessariamente, avaliada pela instituição financeira,

contemplando-se, em consequência, os itens elencados na presente contribuição. Ademais, as informações referentes ao plano de negócios e financiamento são internas à Proponente, sendo de sua exclusiva responsabilidade, razão pela qual o item 4.31 da minuta de Edital disponibilizada em Audiência (item 4.30 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) veda a apresentação do plano de negócios das Proponentes. Cumpre destacar que a contribuição objetiva carrear para além do processo licitatório a vinculação da instituição financeira, desnaturando seu objetivo primário, qual seja, suportar a proposta econômica no âmbito exclusivo do certame.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1492

Sugerimos adicionar uma cláusula 3.2.16 com a seguinte redação: “3.2.16. Celebrar qualquer instrumento legal previsto na legislação brasileira com outros órgãos ou pessoas da Administração Pública Direta e Indireta Federal, Estadual ou Municipal, a fim de garantir a regular ocupação das áreas do Complexo Aeroportuário, sempre que a desapropriação não for o instrumento legalmente adequado para tanto”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. Desta forma, não se faz cabível a inserção da redação sugerida no Contrato, visto afrontar citada alocação de riscos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1501

Sugerimos incluir às obrigações do Poder Concedente todas as medidas legalmente necessárias para a demarcação de terras indígenas e regularização de áreas quilombolas no Complexo Aeroportuário, considerando que essas áreas possuem um tipo especial de ocupação que demanda a intervenção da União. Nesse sentido, sugerimos incluir uma nova Cláusula 3.2.17 com a seguinte redação: “3.2.17. tomar todas as medidas demarcatórias ou outras necessárias relativas à remoção da ocupação de áreas consideradas terras indígenas ou ocupadas por comunidades quilombolas no Complexo Aeroportuário”. Sugerimos, ainda, alterar a cláusula 5.2.24 para incluir o seguinte: “..., salvo os custos relacionados com as obrigações do Poder Concedente, especialmente aquelas estabelecidas na Cláusula 3.2.17”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. Esclarece ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não identificaram a presença de comunidades indígenas ou quilombolas nos sítios aeroportuários, razão pela qual não se faz necessário destacar no Contrato o tipo de tratamento a ser dado a este tipo de ocupação. No entanto, deve ser destacado que os Estudos de Viabilidade não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1506

57. Contrato, Subcláusula 2.5 Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.5 do Contrato no sentido de prever que eventual desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, será de integral responsabilidade do Poder Concedente. Caso não seja aceita a proposta acima, sugerimos que seja previsto no Contrato de Concessão um valor definido de verba disponível a ser despendida com as desocupações mencionadas, a ser considerada por todos os licitantes em seus respectivos planos de negócios, sendo que os valores excedentes ao limite da verba inicialmente prevista serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos moldes utilizados pela ANTT nas concessões de rodovias federais. Alternativamente, sugerimos a compensação automática dos valores incorridos no valor a pagar da outorga fixa. Se aceita quaisquer das sugestões acima apresentadas, deverão ser alteradas as Subcláusulas 5.2 e 5.4, ambas do Contrato de Concessão, de forma a refletir a alocação de riscos modificada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referidos na presente contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1538

Sugerimos incluir uma subcláusula à cláusula 5.2 estabelecendo, dentre os riscos do Poder Concedente, os custos com desapropriações e reassentamento de comunidades necessários à regularização e/ou ampliação do aeroporto e a situação geológica do aeroporto. Por consequência, sugerimos a exclusão da cláusula 5.4.8 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a necessidade e abrangência de futuras desapropriações dependerão do projeto da Concessionária, estando, por esse motivo, no âmbito de gerenciamento de citado agente, como se depreende dos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24.

No tocante ao risco de situação geológica do aeroporto, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.32 e 1.33 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. No entanto, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.16 e 1.17 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1539

69. Contrato, Subcláusula 3.1.40 e Subcláusula 3.2.14 A Subcláusula 3.1.40 do Contrato prevê como dever da Concessionária “desapropriar os imóveis que não possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão e indenizar seus proprietários, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95”. A Subcláusula 3.2.14 do Contrato prevê como dever do Poder Concedente “desapropriar os imóveis que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do Leilão, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus;”. Sugerimos que a obrigação de desapropriar os imóveis (tanto aqueles que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quanto aqueles que não o possuam) e de indenizar seus proprietários seja, exclusivamente, do Poder Concedente. Caso não seja aceita a proposta acima, sugerimos que seja previsto no Contrato de Concessão um valor definido de verba disponível a ser despendida com as desapropriações mencionadas, a ser considerada por todos os licitantes em seus respectivos planos de negócios, sendo que os valores excedentes ao limite da verba inicialmente prevista serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos moldes utilizados pela ANTT nas concessões de rodovias federais. Alternativamente, sugerimos que os valores incorridos na desapropriação sejam automaticamente compensados no valor da outorga fixa a ser pago pela concessionária ao FNAC. Se aceita qualquer das sugestões acima apresentadas, deverão ser alteradas as Subcláusulas 5.2 e 5.4, ambas do Contrato de Concessão, de forma a refletir a alocação de riscos modificada. Ademais, solicitamos que a ANAC disponibilize aos interessados a lista de decretos de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será

transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referidos na presente contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1544

71. Contrato, Subcláusula 3.1.50 A Subcláusula 3.1.50 do Contrato prevê como dever da Concessionária “manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros”. Sugerimos que seja previsto expressamente que, para cumprimento de tal obrigação, o Poder Concedente se compromete a auxiliar a Concessionária no que for possível, inclusive por lhe ser exclusivo o exercício de poder de polícia.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto nos itens 3.2.1 e 3.2.9 de referido instrumento, bem como da legislação aplicável. Desta feita, entende-se não ser necessária a inclusão da obrigação proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1545

72. Contrato, Subcláusula 3.1.56 A Subcláusula 3.1.56 do Contrato prevê como dever da Concessionária contratar e manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, determinadas apólices de seguros. Solicitamos esclarecer se os seguros a serem contratados pela Concessionária deverão assegurar também eventuais danos decorrentes de atos de terrorismo. Ademais, solicitamos que a ANAC disponibilize aos interessados uma lista contendo descrição dos seguros vigentes, bem como os ativos, valores segurados e vigência dos contratos atuais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, com exceção das coberturas obrigatórias listadas no item 3.1.56 (item 3.1.58 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, caberá a Concessionária avaliar quais riscos pretende proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.4.22 do Contrato.

Ademais, esclarece ainda que, de acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 05/2013, publicado no Diário Oficial da União do dia 31 de maio de 2013, a presente Audiência Pública se destina a prestar esclarecimentos tão somente quanto ao disposto nas minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim, localizado no município do Rio de Janeiro (RJ), e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado nos municípios de Lagoa Santa e Confins (MG).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1550

73. Contrato, Subcláusula 3.1.56.1, Subcláusula 3.1.56.2 e Subcláusula 3.1.56.3 Sugerimos alterações às Subcláusulas 3.1.56.1, 3.1.56.2 e 3.1.56.3, todas do Contrato, que passariam a conter a seguinte redação: “3.1.56.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, ressalvados eventuais critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro;” “3.1.56.2. danos causados aos bens móveis e imóveis que integram a concessão, nos termos deste Contrato, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, ressalvados eventuais critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro;” “3.1.56.3. danos corporais, danos materiais, incluindo danos morais, causados a terceiros, que decorram das obras e das atividades prestadas pelos administradores, empregados, prepostos, ou delegados da Concessionária, e que sejam passíveis de responsabilização civil, com limite máximo de garantia coincidente com as melhores práticas de mercado para cada tipo de cobertura;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa a obrigatoriedade de o limite máximo de garantia dos seguros observar o disposto no item 3.1.56 (item 3.1.58 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13), não sendo prevista, no Contrato e respectivos anexos, qualquer ressalva quanto a critérios técnicos que permitam o estabelecimento de limites máximos de indenização nas apólices de seguro inferiores aos previstos no Contrato.

No que concerne à proposta de alteração da cláusula 3.1.56.3 (cláusula 3.1.58.3 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, a ANAC informa que procederá à alteração sugerida, a fim de incluir os danos corporais.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1552
74. Contrato, Subcláusula 3.1.58 Sugerimos alteração à Subcláusula 3.1.58 do Contrato a fim de melhorar eventuais coberturas não disponíveis de aceitação ou restritivas na época da contratação inicial dos seguros: “3.1.58 atualizar os seguros contratados, periodicamente, a cada renovação, de forma a possibilitar a melhoria do escopo das garantias, com a inclusão de coberturas que eventualmente não eram oferecidas pelas instituições seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária;”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 3.1.58 (cláusula 3.1.60 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) permite a atualização, a cada 12 (doze) meses, das apólices, a fim de incluir eventuais novas coberturas ou eventos, razão pela qual a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1553
42. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.3, g) O Item 5.3, g), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, prevê a necessidade de consentimento expresso e por escrito da INFRAERO para “a venda, transferência ou alienação de ativos da Concessionária, seja por meio de uma única operação ou por uma série de operações, interrelacionadas ou não, exceto pela alienação de ativos não mais necessários ou úteis na condução dos negócios da Concessionária pelo seu

justo valor de mercado”. Solicitamos esclarecer como será definido que os ativos são ou não necessários ou úteis na condução dos negócios da Concessionária, para que sejam vendidos, sem consentimento expresso da Infraero? Como será apurado o justo valor de mercado? Sugerimos que essas definições estejam previstas no Anexo 21 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição dos ativos úteis ou necessários à condução dos negócios da Concessionária deve ser feita à luz dos conceitos de Bens Integrantes da Concessão, conforme constante da Seção VI do Capítulo II, e de Bens Reversíveis, constantes do Capítulo XIV, ambos do Contrato de Concessão. Adicionalmente, considera-se justo valor de mercado os valores praticados usualmente por empresas concorrentes que não sejam partes relacionadas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1556

75. Contrato, Subcláusula 3.1.59 Sugerimos alteração à Subcláusula 3.1.59 do Contrato que passaria a conter a seguinte redação: “3.1.59. Entregar à ANAC, anualmente, uma cópia das apólices dos seguros contratados, e o critério de cálculo utilizado para a fixação dos limites máximos de indenizações estipulado nas apólices de seguro de todos os bens materiais que estejam sob responsabilidade da Concessionária para a prestação dos serviços concedidos;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação do item 3.1.59 (cláusula 3.1.61 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato impõe a obrigação anual da Concessionária de apresentar informações à ANAC. Ainda, de acordo com o disposto no item 3.1.63 (cláusula 3.1.65 na redação dada

quando da publicação do Edital, em 03/10/13), é obrigação da Concessionária não somente informar, como também comprovar, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, a renovação dos seguros, o que implicará na apresentação de prova documental das efetivas renovações. Dessa forma, entende-se não ser necessária previsão expressa da obrigatoriedade do envio anual de cópia das apólices à ANAC. Por fim, conjugando-se o disposto na cláusula 3.1.59 (cláusula 3.1.61 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) com a cláusula 3.1.56.1 e 3.1.56.2 (cláusula 3.1.58.1 e 3.1.58.2, respectivamente, na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13), entende-se que os seguros relativos aos bens sob responsabilidade da Concessionária se inserem no rol de informações a serem prestadas à ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1557

76. Contrato, Subcláusula 3.1.62 Considerando que a regulamentação de resseguro é estabelecida pela SUSEP/CNSP, sugerimos também a alteração da Subcláusula 3.1.62 no seguinte sentido: “3.1.62. fazer acompanhar das apólices de seguro, que tenham a colocação de resseguro facultativo, o demonstrativo do painel de resseguradores e respectiva participação.” Caso a sugestão relativa a Subcláusula 3.1.62 não seja aceita, sugerimos a exclusão da cláusula.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a contratação de resseguro observará as normas da espécie atinentes ao mercado securitário, razão pela qual adotou-se a expressão 'quando for o caso'. Além disso, a cláusula 3.1.62 (cláusula 3.1.64 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) prevê apenas a autorização para contratação de resseguro diretamente no exterior, bem como junto a resseguradoras internacionais.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1559
77. Contrato, Subcláusula 3.1.63 Sugerimos alteração à Subcláusula 3.1.63 do Contrato que passaria a conter a seguinte redação: “3.1.63. Encaminhar uma carta confirmando o processo de renovação à ANAC, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias antes do vencimento das apólices em processo de renovação, e um certificado confirmando as renovações antes do seu vencimento;”
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, de acordo com o disposto na cláusula 3.1.63 (cláusula 3.1.65 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, é obrigação da Concessionária não somente informar, como também comprovar, anualmente e com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, a renovação dos seguros. Dessa forma, entende-se preservada a continuidade. Ademais, a comprovação se dará com a apresentação das apólices e não de simples certificado.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1571
83. Contrato, Subcláusula 5.2.15 A Subcláusula 5.2.15 do Contrato prevê como risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente os “custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 5.2.15 do Contrato no sentido de prever que constituem risco do Poder

Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de início da operação pela Concessionária, qual seja, início do Estágio 3 da Fase I-A.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como a todos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.15 do Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1572

84. Contrato, Subcláusula 5.2.15.1 A Subcláusula 5.2.15.1 do Contrato prevê, como risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, os “Custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 5.2.15.1 do Contrato no sentido de prever que constituem risco do Poder Concedente os custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data de início da operação pela Concessionária, qual seja, início do Estágio 3 da Fase I-A.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como a todos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.15 do Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1614

ITEM COMENTADO: 3.1.56. contratar e manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses, que garantam a continuidade e eficácia das operações realizadas no Aeroporto, que sejam suficientes para cobrir: 3.1.56.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados; 3.1.56.2. danos causados aos bens móveis e imóveis que integram a concessão, nos termos deste Contrato, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados; 3.1.56.3. danos morais e materiais causados a terceiros, que decorram das obras e das atividades prestadas pelos administradores, empregados, prepostos, ou delegados da Concessionária, e que sejam passíveis de responsabilização civil, com limite máximo

de garantia coincidente com as melhores práticas de mercado para cada tipo de sinistro; CONTRIBUIÇÃO: O Poder Concedente decidiu não pedir seguros relativos à operação aeroportuária? A cláusula sobre seguros não inclui qualquer seguro desse tipo. Solicitamos que sejam exigidos pelo menos os seguintes seguros relativos à atividade de operação aeroportuária: (i) risco patrimonial, (ii) risco de responsabilidade civil em decorrência das atividades de operação aeroportuária, (iii) risco de lucros cessantes e (iv) contra atos de terrorismo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, uma vez que as coberturas exigidas nos itens 3.1.56.1, 3.1.56.2 e 3.1.56.3 (cláusulas 3.1.58.1, 3.1.58.2 e 3.1.58.3, respectivamente, na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) cobrem danos patrimoniais e de responsabilidade civil de todas as atividades da Concessionária. As demais coberturas, como lucros cessantes e atos de terrorismo devem ser contratadas a critério da Concessionária, considerando a matriz de riscos contratual e o disposto na cláusula 3.1.60 (cláusula 3.1.62 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1619

O item 3.1.40 estabelece como deveres e direitos da Concessionária a desapropriação dos imóveis que não possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão, bem como indenizar seus proprietários, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8987/95, que atribui ao Poder Concedente a obrigação de “declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso

em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis”. A esse respeito, indaga-se se serão fornecidas aos licitantes estimativas dos custos a serem incorridos com as desapropriações não realizadas pela Infraero, bem como se será previsto algum parâmetro para o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso sejam superados os valores eventualmente previstos de desapropriação. Já existe, ou há previsão de elaboração de uma listagem definida dos imóveis a serem desapropriados, bem como um quantum previsto ou negociado para pagamento da desapropriação destes imóveis? Ainda, questiona-se quais as obrigações e em que termos ocorreria a atuação do Poder Público quanto às referidas desapropriações, incluindo quanto aos prazos envolvidos para a sua conclusão. Ademais, pergunta-se se será estabelecido algum cronograma para a realização desta atividade e qual a chance de a assinatura do Contrato de Concessão ser impactada em virtude desta atuação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as estimativas de custos de desapropriações constam dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) disponibilizados por esta Agência, ressalvando, no entanto, que os mesmos não vinculam os documentos jurídicos, na forma dos itens 1.32 e 1.33 do Edital. Destaca-se ainda que a necessidade e abrangência de futuras desapropriações dependerão do projeto da Concessionária, estando, por esse motivo, no âmbito de atuação do agente privado. Dessa forma, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 do referido instrumento, não sendo previsto nenhum parâmetro de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de serem superados os valores previstos pela Concessionária para pagamentos a título de desapropriação. Pelos mesmos motivos, não foi elaborada lista de imóveis a serem desapropriados, bem como qualquer cronograma para futuras desapropriações.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1632

Entendemos que as obrigações estipuladas à Concessionária na Subcláusula 2.5 do Contrato em relação à realocação de famílias e desapropriações somente deverão ser por ela cumpridas se verificadas as condições ordinárias de sua execução. Ocorrendo situação extraordinária, especialmente de caráter social, caberá ao Poder Concedente adotar todas as providências pertinentes que possibilitem e garantam à Concessionária o cumprimento daquelas obrigações, asseguradas à Concessionária as garantias indispensáveis ao perfeito implemento de suas obrigações contratuais. Caberá a Concessionária notificar a ANAC a ocorrência de situação prevista nessa Subcláusula. Diante do exposto, sugerimos a alteração do Contrato visando refletir as disposições supramencionadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 do mesmo instrumento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1650

De acordo com a Cláusula 3.1.5, a Concessionária assume a responsabilidade de imediatamente ocupar todos os imóveis na data de assinatura do instrumento objeto deste Anexo. Contudo, nem todas as áreas podem estar preparadas para a imediata ocupação em razão de atrasos em ações de desapropriação, atrasos relacionados às obrigações do Poder Concedente, ou falta de todas as condições legais (tais como a emissão de licenças e outros problemas ambientais). Sugerimos alterar a redação da Cláusula nos seguintes termos: “3.1.5 Receber a posse e ocupar os imóveis passíveis de imediata ocupação e assumir a responsabilidade pela guarda dos mesmos, bem como dos seus respectivos equipamentos e bens, a partir da data de assinatura deste instrumento ou da data na qual a ocupação se torne legalmente possível, de forma a poder devolvê-los à ANAC em boas condições”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as áreas de cada Complexo Aeroportuário, delimitadas no Anexo 02 à minuta de Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) - serão transferidas à Concessionária concomitantemente à celebração dos respectivos Contratos, nos termos do item do Contrato, não existindo óbice legal para tanto.

Nesse sentido, a Concessionária deve envidar os melhores esforços para ocupar os imóveis e zelar pela integridade dos mesmos. No caso de impossibilidade fática de ocupação de determinada área situada no interior do Aeroporto, entende-se que a Concessionária possuirá legitimidade para buscar os meios jurídicos necessários à restituição da posse do bem em sua integralidade. No caso de licenças ambientais, entende-se que estas podem condicionar o uso e ocupação de determinada área do Aeroporto, mas não impedem legalmente a transferência da posse para a Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1652

Com relação ao item 2.5, entendemos que a responsabilidade da Concessionária limita-se apenas às desocupações que ocorram em momento posterior à celebração do Contrato de Concessão. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto. A Concessionária será responsável pela desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1659

Itens 5.4.24. e 3.1.50. Entendemos que os custos decorrentes das desocupações, assim como respectivos reassentamentos e realocações, de áreas objeto de expansão do sítio aeroportuário foram excluídos dos riscos da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. A necessidade e abrangência de futuras desapropriações dependerão do projeto da Concessionária, estando, por esse motivo, no âmbito de gerenciamento de citado agente, como se depreende dos A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de

2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. .

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1699

Entendemos que os seguros exigidos pelo item 3.1.56.3. incluem sem limitação, seguro de responsabilidade de operador aeroportuário, cobertura com relação a propriedade, danos, interrupção de negócios e atos de terrorismo. Tais seguros deverão ser contratados de acordo com as melhores práticas de mercado internacional para cada tipo de sinistro, e, quando aplicável, tendo o valor mínimo de cobertura o valor de cada propriedade objeto do seguro, de modo a evitar que Proponentes orçem coberturas incompatíveis com o risco envolvido, prejudicando os demais Proponentes e o próprio Poder Concedente. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. Com exceção das coberturas obrigatórias, previstas no item 3.1.56 (cláusula 3.1.58 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato, caberá à Concessionária avaliar quais riscos pretende proteger por meio de seguros, como preceitua o disposto nos itens 3.1.60 (cláusula 3.1.62 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) e 5.4.22 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1700

Considerando que as atividades desenvolvidas nos Estágios 1 e 2 da Fase I-A e o constante nas cláusulas 3.1.49 e 2.22.3, a Concessionária apenas assistirá a Infraero, que continuará executando suas atividades e estará na guarda dos bens existentes e integrantes do Aeroporto, entendemos que as apólices dos seguros mencionados no item serão devidas apenas a partir do Estágio 3 da Fase I-A. Nosso entendimento está correto?.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, de acordo com o disposto na Subseção II, do Capítulo II do Contrato, conjugado com o disposto nos itens 2.22 e 2.22.2 de mesmo instrumento, bem como no Anexo 9 do Contrato - Plano de Transferência Operacional -, será possível à Concessionária a realização de investimentos e atividades no interior do Complexo Aeroportuário antes do advento do estágio 3 da Fase I-A, ocasião em que o sítio aeroportuário já estará sob sua responsabilidade. Por essa razão, previu-se, como requisito para a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, a apresentação pela Concessionária dos seguros estabelecidos no Contrato. Desta feita, as apólices do seguros previstos na Subseção IX, do Capítulo III do Contrato deverão ser apresentadas previamente à emissão da Ordem de Serviço da Fase I, não estando correto o entendimento manifestado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1701

Item 3.1.64 – Entendemos que toda alteração promovida nos contratos de apólices de seguros pela SUSEP, incluindo as que impliquem cancelamento, renovação,

modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser informados à ANAC, tão logo, a Concessionária venha a ter conhecimento, uma vez que a SUSEP não informa previamente aos segurados as alterações feitas no âmbito de sua atuação. Se confirmado o nosso entendimento, sugerimos alterar o referido item.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o objetivo do item sob análise é prever a obrigação de a Concessionária manter a Agência atualizada com relação às coberturas vigentes para cada seguro contratado, em virtude, especialmente, da obrigação disposta no item 3.1.56 (item 3.1.58 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

Nesse sentido, a Concessionária deve garantir que toda alteração em seus contratos de seguro sejam objeto de prévio conhecimento das partes, possibilitando assim que esta Agência seja informada, previamente, a respeito de qualquer alteração feita em seus contratos de seguro. No tocante às alterações ocorridas em atos normativos do setor securitário, presume-se que estes serão de conhecimento de todos, não se constituindo, dessa forma, em hipótese de não aplicação do item em análise.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1714

A Cláusula 2.5 do Contrato não é clara sobre a necessidade da Concessionária remover todos os ocupantes das áreas dos Aeroportos, independentemente da necessidade dessa remoção. Entendemos que permitir a Concessionária escolher remover os ocupantes sempre que isto for necessário seria uma ferramenta importante para uma administração custo-eficiente. Nesse sentido, sugerimos alterar a cláusula 2.5 para uma redação similar à seguinte: "2.5 A Concessionária será responsável por promover a desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato,

sempre que referida desocupação for necessária para fins do presente Contrato.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, por se constituir em bem público, não é permitido à Concessionária dispor da área do Complexo Aeroportuário, ainda que se restrinja à posse desta. Com efeito, a defesa e manutenção da área do Aeroporto constitui-se em obrigação da Concessionária, independentemente da utilização da área objeto de ocupação irregular. Cabe esclarecer ainda que a área será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, razão pela qual se entende que esta terá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto. Pelas razões expostas, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1720

A Cláusula 3.1.50 torna obrigatório à Concessionária desocupar todos os ocupantes das áreas do Aeroporto. Entendemos que permitir a Concessionária escolher remover ocupantes somente quando estritamente necessário pode ser uma ferramenta importante para uma administração custo-efetiva. Nesse sentido, sugerimos alterar a cláusula 3.1.50 para uma redação similar a esta: “3.1.50 manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, sempre que a desocupação for necessária para o cumprimento do presente Contrato;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a defesa e manutenção da área do Aeroporto constituem-se em obrigação da Concessionária, independentemente da utilização da área objeto de ocupação irregular, ressalvado o disposto no item 2.5.1 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013. Cabe

esclarecer ainda que a área será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, razão pela qual entende-se que a Concessionária terá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Heil Lutiis Silveira Martins (Banco Itaú BBA S.A.)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1735

Item 3.5.1. Considerando que existe uma possibilidade de alavancagem final da Concessionária ser menor que 70% em função das políticas operacionais do BNDES, na qualidade de principal potencial financiador do projeto, que não permitem financiamento de uma série de investimentos, como desapropriações e equipamentos importados, sugerimos a exclusão do limite de 30% de obrigatoriedade de aportes da Infraero, prevista no item 3.5.1 (ii) de forma a assegurar a isonomia entre os acionistas da concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase-B do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1769

Alteração da redação do item 5.2.15 para evitar interpretações subjetivas que possam

resultar em atribuição, à Concessionária, de passivos ambientais anteriores à concessão, contemplando, para tanto, que serão do Poder Concedente os custos dos passivos ambientais que não tenham sido formalmente informados por ele até a data da apresentação das propostas. A alteração pretende evitar incertezas futuras caso a responsabilidade de algum passivo ambiental anterior à concessão seja atribuída à Concessionária. A redação do item 5.2.15 ficaria da seguinte forma: "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não tenham sido formalmente divulgados pelo Poder Concedente aos proponentes até a data da publicação do edital do leilão da concessão."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como a todos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.15 do Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1775

Com relação à garantia de execução por "Gatilho de Investimento" previsto no item 3.1.68, o Contrato explicita que ela deverá ser de 10% (dez por cento) do valor do investimento. Sugerimos que a cláusula estipule que tal garantia deverá ter prazo de duração compreendido entre a ocorrência do gatilho e a efetiva realização do

investimento, com a seguinte redação: “Gatilho de Investimento: com duração a partir da ocorrência de um dos eventos previstos no PGI como Gatilho de Investimentos até a efetiva realização do investimento.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, pois se trata de uma garantia contratada para um evento específico e, conseqüentemente, seu prazo de duração deverá ser, no mínimo, igual ao de duração do investimento associado ao fato gerador (evento).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1787

Sugere-se alterar o item 2.8.2.1 do Contrato para permitir que o Concessionário apresente apenas as apólices contratadas dos seguros, ficando claro que os mesmos somente terão vigência a partir do início do Estágio 3 da FASE I-A, quando o Concessionário efetivamente inicia suas operações no aeroporto. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “2.8.2.1 Constitui requisito para emissão da Ordem de Serviço da Fase I a apresentação pela Concessionária dos seguros necessários ao início das operações, os quais deverão ter vigência a partir do Estágio 3 da FASE I-A”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, de acordo com o disposto na Subseção II, do Capítulo II do Contrato, conjugado com o disposto nos itens 2.22 e 2.22.2 de mesmo instrumento, bem como no Anexo 9 do Contrato - Plano de Transferência Operacional -, será possível à Concessionária a realização de investimentos e atividades no interior do Complexo Aeroportuário antes do advento do estágio 3 da Fase I-A, ocasião em que o sítio aeroportuário já estará sob sua responsabilidade. Por essa razão, previu-se, como requisito para a emissão da

Ordem de Serviço da Fase I, a apresentação pela Concessionária dos seguros estabelecidos no Contrato. Desta feita, as apólices do seguros previstos na Subseção IX, do Capítulo III do Contrato deverão ser apresentadas previamente à emissão da Ordem de Serviço da Fase I, não estando correto o entendimento manifestado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1790

Em relação ao item 3.1.56 do Contrato, como o Concessionário somente começa a operar o Aeroporto no Estágio 3 da FASE I-A, a Cláusula deve ressaltar que a obrigação nela prevista somente valerá a partir do início de tal fase. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: "3.1.56. Contratar e manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, com exceção do período abrangido pelos Estágios 1 e 2 da FASE I-A, apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze meses), que garantam a continuidade da eficácia das operações realizadas no Aeroporto, que sejam suficientes para cobrir:"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, de acordo com o disposto na Subseção II, do Capítulo II do Contrato, conjugado com o disposto nos itens 2.22 e 2.22.2 de mesmo instrumento, bem como no Anexo 9 do Contrato - Plano de Transferência Operacional -, será possível à Concessionária a realização de investimentos e atividades no interior do Complexo Aeroportuário antes do advento do estágio 3 da Fase I-A, ocasião em que o sítio aeroportuário já estará sob sua responsabilidade. Por essa razão, previu-se, como requisito para a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, a apresentação pela Concessionária dos seguros estabelecidos no Contrato. Desta feita, as apólices do seguros previstos na Subseção IX, do Capítulo III do Contrato deverão ser apresentadas previamente à emissão da Ordem de Serviço da Fase I, não estando correto o entendimento manifestado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1792

Excluir a palavra “Federal” que qualifica a “Administração Pública” na Cláusula 5.2.11, de modo que sejam considerados como riscos do Poder Concedente atrasos na obtenção de autorizações, licenças e permissões de entes dos três níveis de governo. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “5.2.11 atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de fato imputável à Concessionária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.11 e 5.4.15 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1814

O Contrato distribui riscos entre o Poder Concedente e a Concessionária. Por meio dessa distribuição de riscos, valores e obrigações mutuamente devidas podem ser revisados a fim de assegurar o equilíbrio econômico financeiro. Como o Relatório Ambiental dos estudos de viabilidade dimensiona os custos para o reassentamento dos ocupantes removidos, e considerando que o reassentamento é uma questão de grande discussão e incerteza, uma vez que nós não temos nenhuma informação sobre programas ou políticas de reassentamento já aprovadas pelas autoridades públicas, nós sugerimos limitar o risco da Concessionária aos valores previstos no Relatório Ambiental. Nesse sentido, nós sugerimos alterar a cláusula 5.4.24 conforme segue: “5.4.24. Custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas nos itens 2.5 e 3.1.50, bem como de eventuais reassentamentos e realocações referidas no item 3.1.40.2, sendo que a responsabilidade da Concessionária relacionada aos reassentamentos será limitada: (i) ao custo unitário máximo de R\$96.625,00 por família reassentada; e (ii) custo unitário máximo de R\$25.000,00 a título de lucros cessantes por atividade comercial;” É importante ressaltar que a sugestão acima encontra precedente nos últimos editais de rodovias, que preveem: “8. Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio 8.1. Desapropriações 8.1.1. Cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão. 8.1.2. A concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula anterior, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. (i) O valor total a título de verba de desapropriação consistirá num montante de R\$ 27.174.193,69 (vinte e sete milhões, cento e setenta e quatro mil, cento e noventa e três reais e sessenta e nove centavos).”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face

disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto, inclusive no que toca ao valor de indenizações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referidos na presente contribuição. Por último, cabe enfatizar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1827

Com relação ao disposto na Cláusula 5.4.24, qual o embasamento legal para a assunção da obrigação de remoção e relocação das comunidades que atualmente se encontram no sítio aeroportuário e aquelas que potencialmente serão atingidas pela expansão do aeroporto? Como são estimados os custos das indenizações a serem pagas a tais comunidades bem como os custos para sua realocação? Quem deverá arcar com a responsabilidade de viabilização / aquisição dos terrenos para o reassentamento dessas comunidades?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que se constitui em uma faculdade do Poder Concedente a alocação contratual da obrigação de manter íntegra as áreas nas quais a posse tenha sido transferida às Concessionárias, em virtude da existência

de exploração de atividades de interesse público, tendo em vista que a guarda de bens públicos, bem como a utilização de remédios possessórios não se constituem em atividades de competência exclusiva de entidades de direito público. O mesmo entendimento se aplica à desapropriação de áreas impactadas pela prestação do serviço. Como fundamento legal, podem ser citadas, a título exemplificativo, os arts. 23, inciso V, 29, inciso VIII, e 31, inciso VI, todos da Lei nº 8.987/95, os arts. 20 e 70, ambos do Decreto-lei nº 9.760/41, e o art. 3º do Decreto-Lei nº 3.365/41. Sob o mesmo fundamento, é permitido ao Poder Concedente alocar à Concessionária a responsabilidade pela execução de relocação que, eventualmente, se faça necessária.

Por último, esclarece-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não vinculam o Proponente na elaboração de sua proposta, conforme preceitua os itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1854

Sugere-se a alteração do item 3.5.1.ii do Anexo 21 do edital (modelo de acordo de acionistas) com o intuito de esclarecer, na redação do item, que a INFRAERO deve sempre acompanhar os aumentos de capital até o limite de 30% (trinta por cento), ou seja, ela apenas não terá a obrigação de acompanhar o que exceder este limite. O item ficaria com a seguinte redação: “ii. A obrigação de capital próprio contratada com o financiador não ultrapasse o montante correspondente a 30% (trinta por cento) em relação à totalidade dos investimentos considerados para a concessão do financiamento. Caso o montante ultrapasse este limite, a INFRAERO estará obrigada a acompanhar o aumento até o percentual de 30% estabelecido nesta alínea, ficando desobrigada de acompanhar o que exceder tal limite.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase-B do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1855

Sugere-se a alteração do item 3.6 do Anexo 21 do Edital (modelo do acordo de acionistas) na medida em que o Apêndice B menciona "Carta de Fiança Bancária", porém, como o documento deverá ser assinado pelos Acionistas do Acionista Privado, trata-se de uma carta de fiança simples, e não bancária. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação para o item: "3.6. Concomitantemente à celebração deste Acordo, o Acionista Privado deverá providenciar a apresentação de uma garantia de fiel pagamento dos valores devidos a título do montante de sua subscrição de capital, na forma de carta de fiança emitida pelos Acionistas do Acionista Privado, substancialmente na forma do Apêndice B (Modelo de Garantia dos Acionistas do Acionista Privado)." Esta modificação deve ser implementada também no cabeçalho do Apêndice B, no qual se menciona Carta de Fiança "Bancária".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Apêndice B do Anexo 21 ao Edital será corrigido com vistas a sanar a inconsistência abordada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1862

Documento: Minuta de Contrato Item CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

5.4.24- O Contrato distribui riscos entre o Poder Concedente e a Concessionária. Por meio dessa distribuição de riscos, valores e obrigações mutuamente devidas podem ser revisados a fim de assegurar o equilíbrio econômico financeiro. Como o Relatório Ambiental dos estudos de viabilidade dimensiona os custos para o reassentamento dos ocupantes removidos, e considerando que o reassentamento é uma questão de grande discussão e incerteza, uma vez que nós não temos nenhuma informação sobre programas ou políticas de reassentamento já aprovadas pelas autoridades públicas, nós sugerimos limitar o risco da Concessionária aos valores previstos no Relatório Ambiental. Nesse sentido, nós sugerimos alterar a cláusula 5.4.24 conforme segue: "5.4.24. Custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas nos itens 2.5 e 3.1.50, bem como de eventuais reassentamentos e realocações referidas no item 3.1.40.2, sendo que a responsabilidade da Concessionária relacionada aos reassentamentos será limitada: (i) ao custo unitário máximo de R\$96.625,00 por família reassentada; e (ii) custo unitário máximo de R\$25.000,00 a título de lucros cessantes por atividade comercial;• É importante ressaltar que a sugestão acima encontra precedente nos últimos editais de rodovias, que preveem: contrato de concessão da BR116 cláusula 8"Desapropriações e desocupações da Faixa de domínio"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto, inclusive no que toca ao valor de indenizações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão

disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referidos na presente contribuição. Por último, cabe enfatizar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1872

Item 3.1.40 – Seguindo os modelos praticados por outros órgãos federais em seus processos licitatórios de concessão, entendemos que a Concessionária arcará com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos da desapropriação até um limite de valor estabelecido em Edital, fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes. Tal limite é essencial para a fixação dos valores de maneira uniforme nos planos de negócios das Proponentes, considerando que (i) as áreas são de difícil acesso, o que torna dificultosa a avaliação econômico-financeira dos custos de desapropriação no local; e (ii) não há cadastro prévio da população a ser reassentada e há risco de que novos moradores ali se instalem. Além disso, a fixação de um valor máximo de custos de desapropriação, a ser arcado pela Concessionária, é coerente com os modelos de concessão adotados por outros órgãos, no bojo do Programa de Investimento em Logística – PIL do Governo Federal. Diante disso, sugere-se estabelecer um valor e que a redação da cláusula seja a seguinte: “3.1.40 - Desapropriar os imóveis que não possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão e indenizar seus proprietários, até o limite de [-], fazendo jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95 ”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar o risco de desocupação da área do Aeroporto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24, não sendo prevista a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de serem superados os limites previstos pela Concessionária para pagamentos a título de desapropriação. Por último, cabe enfatizar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) contém informações acerca de áreas a serem desocupadas no interior do sítio aeroportuário do Galeão, inclusive com estimativa da população possivelmente afetada pela desocupação, ressaltando-se, contudo, que estes não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1874

Item 3.2.14 – Entendemos que a obrigação contida nesta cláusula compreende também expedição de Decreto de Utilidade Pública sempre que requerido pela Concessionária. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que constitui obrigação do Poder Concedente desapropriar tão somente as áreas que possuem Decreto de Utilidade Pública em vigor à época da realização da sessão pública do Leilão, observado o

disposto no item 4.1.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária - publicado como parte do Edital em 03 de outubro de 2013. Desta feita, desapropriações de áreas que não possuíam Decreto de Utilidade Pública em vigor, quando da sessão pública do Leilão, serão de responsabilidade da Concessionária, sem prejuízo de o Poder Concedente publicar, à época, o respectivo Decreto de Utilidade Pública, mediante solicitação da Concessionária, na forma da legislação aplicável ao caso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1875

Item 3.2.14 – De acordo com esta cláusula, constitui obrigação do Poder Concedente desapropriar os imóveis que possuam Decretos de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do Leilão. Entendemos que se a validade do Decreto de desapropriação expirar por fato imputável ao Poder Concedente, este deve ser responsável por reiniciar todo o processo de desapropriação e finalizá-lo. Favor confirmar se nosso entendimento está correto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o entendimento está correto, considerando-se que constitui obrigação do Poder Concedente desapropriar tão somente as áreas que possuem Decreto de Utilidade Pública publicado e em vigor à época da realização da sessão pública do Leilão. Desta feita, caso a Concessionária pretenda desapropriar área que, na data de realização da sessão pública do Leilão, já possuísse Decreto de Utilidade Pública publicado e em vigor, será aplicado o disposto na cláusula 3.2.14 do Contrato, ressalvado o disposto no item 4.1.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária - publicado como parte do Edital em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1876

Itens 3.2.14. Entendemos que a disponibilização da área do Aeroporto livre e desembarçada à Concessionária sem qualquer ônus significa que as áreas ocupadas pelas comunidades de Tubiacanga, Vila Royal e Morro do Barbante estarão reabilitadas para uso declarado nos termos da legislação sobre áreas contaminadas aplicável. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. De acordo com o disposto no item 2.3 do Contrato, a área onde está localizado o aeroporto será disponibilizada à Concessionária no estado em que se encontra.

Destaca-se ainda que alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos seguintes itens da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013: 2.3 a 2.5, 3.1.42 (3.1.39 da versão disponibilizada em Audiência), 3.1.52 (3.1.49 da versão disponibilizada em Audiência), 3.2.14 e 5.4.24.

Ademais, a disponibilização livre e desembarçada prevista no item 3.2.14 do Contrato restringe-se à área objeto de desapropriação, nos casos delineados na referida cláusula.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1877

Item 3.2.14. Favor confirmar se as seguintes áreas são de propriedade da União: (i)

Vila Royal, (ii) Tubiacanga, (iii) Morro do Barbante, (iv) Bairro da Portuguesa. Ainda, favor informar se já existe algum procedimento administrativo ou judicial instaurado para a desocupação dessas áreas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a titularidade da área do Aeroporto do Galeão obedece ao disposto no item 4.1.5 e seguintes do Anexo 2 à minuta de Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária. Ademais, esclarece ainda que, de acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 05/2013, publicado no Diário Oficial da União do dia 31 de maio de 2013, a presente Audiência Pública se destina a prestar esclarecimentos tão somente quanto ao disposto nas minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim, localizado no município do Rio de Janeiro (RJ), e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado nos municípios de Lagoa Santa e Confins (MG).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1882

Item 5.2.15. Entendemos que os custos a serem incorridos a título de compensação ambiental prevista na Lei Federal nº 9.985/2000 relacionados a atividades objeto de licenças ambientais já emitidas pelo órgão ambiental licenciador são de responsabilidade do Poder Concedente (como exemplo, cita-se o valor de compensação ambiental prevista na Licença de Operação nº 479/2006 relativa a CNF pendente de pagamento). Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto. Conforme preleciona o item 5.2.15 do Contrato, caberá ao Poder Concedente arcar

com os custos decorrentes de passivos ambientais não conhecidos até a data de publicação do Edital. No caso em tela, a compensação ambiental se dá sobre passivos conhecidos, o que enseja a aplicação do item 5.3 do Contrato, que define a alocação à Concessionária dos riscos não expressamente relacionados no item 5.2 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rosimeire de Brito Peres Rovetto

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1206

solicito todas as informações para ser inscrito nessa licitação

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todas as informações necessárias para participar do certame licitatório para concessão dos Aeroportos do Galeão e de Confins estão descritas no Edital publicado no portal da Agência, mais especificamente, no endereço:

http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1489

O Item 10.1, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, dispõe que "O Plano de Evento Especial (PEE) deverá ser elaborado sempre que se julgar que a realização de um determinado evento possa gerar impactos sobre os usuários do Aeroporto, que

demandem um planejamento especial por parte da Concessionária.” Solicitamos prever de forma objetiva no PEA quais são os eventos citados no item acima que demandam a elaboração de um Plano de Evento Especial (PEE).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que por se tratar de um contrato de longo prazo, é inerente a dificuldade de se exaurir no tempo presente todos os eventos que possam vir a ser enquadrados como evento especial. Por essa razão, caso o regulador entenda que determinado evento, como, por exemplo, Copa das Confederações, Jornada Mundial da Juventude, Copa do Mundo ou Olimpíadas, seja especial, poderá, então, dizer, por critérios de conveniência e oportunidade, o que venha a ser evento especial com a antecedência mínima necessária para o adequado planejamento do atendimento ao evento seguindo a regra do item 10.2.1.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1493

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 10.2.1 O Item 10.2.1, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, dispõe que “Caso a Concessionária não tenha identificado a necessidade do PEE, a ANAC poderá solicitar à Concessionária a elaboração de PEE para evento específico, com antecedência mínima necessária para o adequado planejamento do atendimento ao evento.”. Solicitamos estabelecer prazo de antecedência mínima de 6 meses.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, mas entende que não é conveniente que seja adotado um prazo padrão, que acabe por prejudicar tanto a Agência quanto a Concessionária. Isso porque cada evento especial pode demandar diferente tipo de plano de ação. Por essa razão a Agência divulgará, caso não seja provocada pela concessionária, nos termos do item 10.2, o tempo adequado com antecedência mínima necessária para o planejamento do atendimento ao evento, conforme item

10.2.1

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1499

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 12.19 O Item 12.19 do Anexo 2 (PEA) do Contrato prevê que “A Concessionária contratará anualmente, a partir do segundo ano da Concessão, uma pesquisa independente de qualidade do serviço de modo a permitir uma avaliação comparativa da performance de qualidade do serviço do aeroporto em relação ao maior número possível de aeroportos no mundo”. (grifo nosso) 44 Solicitamos esclarecer quais seriam esses aeroportos tendo em vista a diferença de perfil e tamanho dos aeroportos existentes no mundo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que cabe à Concessionária definir quais aeroportos podem ser considerados para fins de comparação, ressaltando-se que a qualidade do estudo será considerada, dentre outras coisas, pelo número de aeroportos analisados. Destaque-se, ainda, que esse tipo de estudo é comum na indústria aeroportuária e, portanto, espera-se que o futuro operador aeroportuário da Concessionária – dada a elevada qualificação técnica exigida para participar do certame – estará apto a contratar um estudo capaz de atender às expectativas da Agência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1667

Item 2.33 - A Fase I-B terá início uma vez implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.8. do Contrato de Concessão, de modo que o início de tal fase depende da assinatura do Contrato de Concessão, da publicação de seu extrato no Diário Oficial da União e da ciência pela Concessionária da emissão pela ANAC da Ordem de Serviço da Fase I. Considerando que o prazo máximo para a finalização da fase I-B é estabelecido no PEA como 30 de abril de 2016, a Concessionária terá o prazo para realização os investimentos e conclusão das obras exigidas para a fase I-B reduzido em caso de eventual atraso em quaisquer dos eventos necessários para a implementação das condições de eficácia do Contrato, eventos esses fora do controle da Concessionária. Eventual atraso pode acarretar o aumento dos custos para a realização das obras previstas para a fase I-B, considerando um prazo menor daquele inicialmente previsto no plano de negócios. Assim, sugerimos que o Contrato de Concessão seja alterado de forma a estabelecer o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso as condições de eficácia sejam implementadas após determinada data em decorrência de eventos não atribuíveis à Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com a matriz de riscos do Contrato, a concessionária é responsável pela realização das obras dentro do prazo exigido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1754

No Item 1.3 estão listadas as leis que regem a Concessão. No entanto, gostaríamos que a ANAC indicasse quais as normas e portarias editadas pela ANAC e pelo COMAER que também são aplicáveis à Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a legislação do setor pode ser encontrada na Imprensa Nacional (www.in.gov.br) e na seção "Biblioteca Digital" do portal da Agência, no endereço:

<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/biblioteca2.asp>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1211

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 1.24. "Não serão considerados para efeito de avaliação e julgamento das propostas os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação dos respectivos consulados brasileiros e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa." Item 3.5. "As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada como em Consórcio, os documentos equivalentes aos documentos para a habilitação, autenticados pela autoridade consular brasileira de seu país de origem, e traduzidos por tradutor juramentado." Item 3.9.1. "Considera-se Representante Legal das Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras a pessoa legalmente credenciada e domiciliada no Brasil, com poderes expressos, mediante procuração por instrumento público ou particular, com firma reconhecida como verdadeira por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, para receber citação e responder administrativa e judicialmente no Brasil, bem como para representá-la em todas as fases do processo, observado o disposto no item 1.23, condições essas que deverão estar expressamente indicadas em seus documentos de habilitação jurídica." Item 3.9.1. "A procuração deverá ser emitida na língua oficial do país de origem da Proponente, devidamente consularizada, com tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos. O modelo do Anexo 5 pode ser utilizado para fins de atendimento deste item." TEXTO SUGERIDO PARA

ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja esclarecido se apenas a procuração outorgada ao representante legal domiciliado no Brasil mencionada no item 3.9.1 do Edital deverá ser registrada no Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou se todos os documentos da proponente estrangeira deverão ser registrados no Cartório de Registro de Títulos e Documentos, incluindo, inclusive, eventual procuração outorgada ao líder do consórcio prevista no Anexo 4 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apenas a procuração outorgada ao representante legal das proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverá ser registrada em Cartório de Títulos e Documentos, nos termos do item 3.9.1 da minuta de Edital disponibilizada em Audiência (item 3.10.1 da publicada em 03 de outubro de 2013).

Eventual procuração outorgada ao líder do Consórcio prevista no Anexo 4 do Edital, quando outorgada pela Proponente pessoa jurídica estrangeira, deverá ser assinada, em português, pelo seu representante legal no Brasil, nomeado nos termos de citado item.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1212

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 1.24. “Não serão considerados para efeito de avaliação e julgamento das propostas os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação dos respectivos consulados brasileiros e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa. “ Item 3.5. “As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada como em Consórcio, os documentos equivalentes aos documentos para a habilitação,

autenticados pela autoridade consular brasileira de seu país de origem, e traduzidos por tradutor juramentado.” Item 3.9.1. “Considera-se Representante Legal das Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras a pessoa legalmente credenciada e domiciliada no Brasil, com poderes expressos, mediante procuração por instrumento público ou particular, com firma reconhecida como verdadeira por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, para receber citação e responder administrativa e judicialmente no Brasil, bem como para representá-la em todas as fases do processo, observado o disposto no item 1.23, condições essas que deverão estar expressamente indicadas em seus documentos de habilitação jurídica.” Item 3.9.1. “A procuração deverá ser emitida na língua oficial do país de origem da Proponente, devidamente consularizada, com tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos. O modelo do Anexo 5 pode ser utilizado para fins de atendimento deste item.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja esclarecido se apenas a procuração outorgada ao representante legal domiciliado no Brasil mencionada no item 3.9.1 do Edital deverá ser registrada no Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou se todos os documentos da proponente estrangeira deverão ser registrados no Cartório de Registro de Títulos e Documentos, incluindo, inclusive, eventual procuração outorgada ao líder do consórcio prevista no Anexo 4 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apenas a procuração outorgada ao representante legal das proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverá ser registrada em Cartório de Títulos e Documentos, nos termos do item 3.9.1 da minuta de Edital disponibilizada em Audiência (item 3.10.1 da publicada em 03 de outubro de 2013).

Eventual procuração outorgada ao líder do Consórcio prevista no Anexo 4 do Edital, quando outorgada pela Proponente pessoa jurídica estrangeira, deverá ser assinada, em português, pelo seu representante legal no Brasil, nomeado nos termos de citado item.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1215

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 4.33. “As Proponentes estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada como em Consórcio, os documentos equivalentes aos exigidos nesse Edital, conforme as instruções constantes nos itens 1.3.5, 1.3.6, 1.3.7, 1.3.8 e 1.3.9.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA O item 4.33 faz referência a itens inexistentes do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os itens foram assim referenciados por ocorrência de erro material. O instrumento foi adequado para que o item questionado faça as referência corretas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1217

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 5.30. “Caso ocorra a inabilitação de uma Proponente declarada vencedora de um Aeroporto, será declarada vencedora do Aeroporto a Proponente Classificada que tenha apresentado a maior oferta ativa para o Aeroporto no resultado final do Leilão e que não esteja impedida de ser considerada vencedora, conforme as regras do Edital.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 5.30. “Caso ocorra a inabilitação de uma Proponente declarada

vencedora de um Aeroporto, será declarada vencedora do Aeroporto a Proponente Classificada que tenha apresentado a maior oferta ativa para o Aeroporto no resultado final do Leilão e que não esteja impedida de ser considerada vencedora, conforme as regras do Edital.” Item 5.31. “No caso do item 5.30 deste Edital, a Proponente Classificada, se qualificada, será convocada para celebrar o Contrato nos termos e condições de sua proposta.” JUSTIFICATIVA A alteração visa esclarecer que a proponente convocada não deverá assumir a proposta econômica da proponente inabilitada, o que poderia causar distorções no plano de negócios inicialmente vislumbrado para a consecução da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia esclarecemos que a interpretação conjunta dos itens 5.30 e 5.31.2 já deixa evidenciado que, na hipótese de inabilitação da proponente declarada vencedora, será considerada a segunda melhor proposta econômica, e assim sucessivamente, até que alguma das proponentes seja habilitada. Isto decorre, ainda, do fato de que, neste momento do processo licitatório, ainda não houve adjudicação do objeto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1218

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 5.31. “A desclassificação da Proponente que tenha apresentado a melhor proposta econômica implicará: Item 5.31.1. “na fixação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta e na execução integral da sua Garantia de Proposta.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 5.31. “A desclassificação da Proponente que tenha apresentado a melhor proposta econômica implicará:” Item 5.31.1. “na fixação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta e na execução integral da sua Garantia de Proposta, caso constado má-fé da proponente.” JUSTIFICATIVA A alteração visa incentivar a

competitividade do certame licitatório, garantindo maior segurança jurídica às proponentes quanto à possibilidade de execução da garantia de proposta.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais proponentes. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1220

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 6.2.7. “Acordo de acionistas celebrado entre a INFRAERO e o Acionista Privado, observado o Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão de novo item.
JUSTIFICATIVA Esta alteração visa esclarecer em que momento o acordo de acionista a ser celebrado pela INFRAERO e o Acionista Privado será encaminhado à ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.2 do Edital arrola, em seus

subitens, os documentos que deverão ser apresentados pela Adjudicatária em até 45 dias da homologação do leilão. Não cabe, aqui, exigir-se a apresentação de documento que dependerá da assinatura da INFRAERO, eis que tal ato foge ao controle da Adjudicatária. Ademais, o contrato obriga a INFRAERO a assinar o Acordo de Acionistas, após a contratação da garantia da execução e da integralização do capital social pela Adjudicatária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1247

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 9.3. “A ANAC poderá vedar contratos e quaisquer tipos de acordos ou ajustes celebrados entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas que não estejam em conformidade com as condições de mercado, celebrados pela Concessionária com suas Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado”. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 9.3. “A ANAC poderá vedar contratos e quaisquer tipos de acordos ou ajustes celebrados entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas que não estejam em conformidade com as condições de mercado, celebrados pela Concessionária com suas Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado”. Cláusula 9.3.1. “No caso de contratação de obras e serviços, o valor de mercado deverá ser atestado por engenheiro ou auditoria independente contratado pela Concessionária.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa estabelecer um procedimento transparente para a contratação de partes relacionadas pela concessionária, por meio de atestado de engenheiro e auditoria independente demonstrando que a contratação está regular e não garante condições vantajosas a parte relacionada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi acatada a alteração proposta,

eis que o tema será objeto de regulamentação posterior.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1255

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 6 do Edital - Modelo de carta de apresentação de garantia de proposta. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Considerando que o Edital não determina que as proponentes devam apresentar a carta de apresentação de garantia de proposta, faz-se necessário coadunar o anexo 6 com o Edital, para afastar qualquer dúvida quanto à apresentação dos documentos pelas proponentes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa o Edital foi ajustado de modo a corrigir esta inconsistência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1284

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.10. "Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os Indicadores de Qualidade do Serviço, assim como a metodologia de cálculo do fator Q, poderão ser revistos pela ANAC, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser

aplicado a cada reajuste tarifário até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 6.10. “Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os Indicadores de Qualidade do Serviço, assim como a metodologia de cálculo do fator Q, poderão ser revistos pela ANAC, após audiência pública e prévia anuência da Concessionária, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser aplicado a cada reajuste tarifário até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.” JUSTIFICATIVA Considerando os possíveis impactos nas receitas da concessionária decorrentes da revisão da metodologia do fator Q, faz-se necessário que a revisão da metodologia de cálculo do fator Q seja obrigatoriamente precedida da anuência da concessionária, além da consulta pública promovida pela ANAC com a participação direta da concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão de redação não foi acatada, eis que eventual revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço, assim como da metodologia de cálculo do fator Q, estarão condicionados à realização de audiência pública. Ademais, o dispositivo em tela visa a melhoria da qualidade do serviço.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Bernardi

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1288

Gostaria de sugerir a inclusão da seguinte redação alternativa para o item (ii) : Que a sociedade empresária (Proponente) é subsidiária integral da subsidiária do (operador aeroportuário direto), de acordo com a definição constante do item 1.1.34.1

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário

foi alterado em relação ao disponibilizado em Audiência Pública.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcelo Kuhnlenz Sahatdjian

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1289

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR. Alteração do Anexo 11 do Edital. JUSTIFICATIVA As alterações sugeridas visam garantir maior segurança ao Poder Concedente que os serviços concedidos e os investimentos de obrigação da concessionária serão realizados nos termos pactuados no Contrato de Concessão, razão pela qual se faz necessário que a instituição financeira declare que analisará o plano de negócios levando em consideração futuros lances ofertados pela proponente durante a fase de leilão, o que demonstra a exequibilidade da proposta econômica da proponente. Ademais, sugere-se que a instituição financeira demonstre sua experiência em projetos de magnitude similar ao objeto da licitação. Referida demonstração garante o envolvimento de instituições que entendam o comportamento e os componentes de riscos relacionados ao setor aeroportuário, assegurando a correta avaliação do plano de negócios e sua exequibilidade. Ainda, a mencionada experiência das instituições assevera que os acionistas das proponentes estejam cientes dos valores a serem investidos e das garantias necessárias para a consecução do projeto. Por intermédio dessa sistemática, evitam-se lances irresponsáveis que estejam acima da capacidade de investimento das proponentes. Anexo 11 do Edital. Prezados senhores, Pela presente carta, o [nome da instituição ou entidade financeira] (“Instituição financeira”), instituição financeira que assessora o [nome da Proponente] (“Proponente”), de acordo com o item 4.28 do Edital de Concessão nº [●]/[●] (“Edital”), declara, para os devidos fins, que analisou o Plano de Negócios apresentado pela Proponente e atesta a sua viabilidade e exequibilidade sob os aspectos da montagem financeira do empreendimento, bem como sua financiabilidade. A Instituição financeira declara que analisou, por meio de sua equipe técnica especializada, o Plano de Negócios elaborado pela Proponente para participar do Leilão do Aeroporto _____ sob

todos os seus aspectos financeiros, tendo confrontado a metodologia da montagem financeira do empreendimento à luz das melhores práticas de mercado, e realizado os questionamentos e investigações que considerou necessários para sua análise, assumindo, para tanto, a exatidão e completude dos dados e levantamentos utilizados pela Proponente como base para a elaboração do Plano de Negócios. Isso posto, e em atendimento ao item 4.28 do Edital, a Instituição financeira, atesta que: a) Assessorou a Proponente na estruturação econômico-financeira da Proposta Econômica (incluindo os limites máximos de eventuais lances viva voz) e prestará também os serviços de assessoria financeira à futura Concessionária, caso a Proponente/Consórcio seja vencedora do Leilão; e b) Procedeu à análise da Proposta Econômica (incluindo os limites máximos de eventuais lances viva voz) apresentada pela Proponente e atesta sua financiabilidade e sua exequibilidade sob o ponto de vista

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a exigência de patrimônio líquido mínimo das instituições financeiras cumpre o papel de trazer para o certame agentes com porte e capacidade compatível com os projetos em questão.

Ademais, a declaração constante do Anexo 10 - Modelo de Ratificação de Proposta Econômica já supre a preocupação trazida pela contribuição, uma vez que prevê que o valor de outorga está dentro dos limites do plano de negócios analisado pela instituição financeira.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1294

A declaração do Anexo 19 contraria o disposto no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, na medida em que é absolutamente desnecessária ao cumprimento do objeto da licitação. Isto porque as informações contidas na referida declaração já são

comprovadas por outros documentos exigidos pelo próprio Edital. A responsabilidade pela operação do aeroporto na forma e qualificação exigidas pelo Edital, objeto do item “(i)” do Anexo 19, já se comprova por meio do atestado exigido no item 4.47.2 do Edital, do qual deverá constar expressamente “...4.47.2.1 o nome da pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto; e 4.47.2.2 a data de início da operação do aeroporto por essa mesma pessoa jurídica”. O vínculo societário (relação de controle) entre a proponente e o operador aeroportuário direto, objeto do item “(ii)” do Anexo 19, já se comprova por meio dos documentos requeridos na parte final do item 4.47.3 do Edital, os quais deverão demonstrar objetivamente “...sua relação societária com a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto que o qualifiquem como operador aeroportuário, nos termos da definição constante do item 1.1.34”. Por fim, a comprovação de que a relação societária entre o operador aeroportuário direto e a proponente confere a esta última a qualificação técnica necessária para a operação do aeroporto, objeto do item “(iii)” do Anexo 19, já se faz a) por meio dos documentos requeridos na parte final do item 4.47.3 do Edital, conforme já mencionado no parágrafo 3 acima; e b) por meio dos dados divulgados pela Airports Council International – ACI em relação ao respectivo aeroporto ou por atestado emitido pela entidade pública competente, que constate o atendimento do requisito de qualificação técnica exigido no Edital (movimentação mínima de 35 milhões de passageiros), na forma dos itens 4.47.1. e 4.47.1.1. do Edital. Portanto, a exigência de apresentação do Anexo 19 contraria o caráter competitivo da licitação, pois impõe uma obrigação desnecessária ao objeto do certame, contrária ao art. 37, inciso XXI, da Constituição, razão pela qual ele deve ser suprimido do Edital. Com a supressão do Anexo 19, o item 4.47.3 deverá ser igualmente alterado para que dele se exclua a menção ao citado anexo, para fins de preservação da coerência na redação do Edital. Obs: são apresentadas propostas idênticas para o item 4.47.3 e Anexo 19 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Anexo em questão é complementar à documentação comprobatória exigida no Edital e tem por finalidade não só facilitar a análise de tal documentação, como demonstrar que a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto utilizado para qualificação técnica tem conhecimento da participação do proponente qualificado como operador aeroportuário no certame.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1304

O item “(iii)” do Anexo 19 da minuta do Edital exige que o proponente apresente declaração do operador aeroportuário direto no sentido de que a relação societária entre ambos “...confere ao proponente todo o conhecimento técnico necessário a operação do aeroporto”. A declaração em questão é ilegal e inconstitucional, pois configura-se como um conceito aberto cujo alcance é totalmente incerto, não sendo possível inferir sua extensão e conteúdo. Ou seja, a declaração impede, inclusive, o exame objetivo de sua veracidade pela Comissão de Licitação. Além disso, a declaração contraria a própria sistemática da minuta do Edital, na medida em que a relação societária entre o proponente e o operador aeroportuário direto (que, obviamente, atenda aos requisitos do item 4.46 do Edital) é prova suficiente da qualificação técnica do primeiro. Portanto, a declaração do item “(iii)” do Anexo 19 revela-se absolutamente inútil e até prejudicial aos fins do certame, uma vez que acaba por criar restrições desnecessárias à competição (como indicado no documento anexo). Por esse motivo, a fim de afastar as ilegalidades e inconstitucionalidades mencionadas, impõe-se a exclusão do item “(iii)” do Anexo 19.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o anexo em questão foi reformulado de modo a excluir o item questionado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1324

Sugerimos a exclusão da referência a “atestado expedido pela Embaixada do país de origem no Brasil” constante da Cláusula 3.6, bem como a inclusão de novo anexo denominado “Modelo de Declaração de Equivalência de Documentos”, adotando-se a redação constante do edital de licitação para Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, passando a cláusula a ter a seguinte redação: “As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar declaração conforme modelo constante do Anexo xx – Modelo de Declaração de Equivalência de Documentos, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem”. A sugestão é decorrente do fato de que, conforme já apurado durante a licitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, as Embaixadas não emitem referido atestado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1326

Sugerimos a exclusão da referência a “emitida por instituição de direito público ou por notário público” constante da Cláusula 3.8, bem como a inclusão de novo anexo denominado “Modelo de Declaração de Inexistência de Documentos Equivalentes”, adotando-se a redação constante do edital de licitação para Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, passando a cláusula a ter a seguinte redação: “Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, por parte da Proponente, conforme modelo do Anexo xx – Modelo de Declaração de Inexistência de Documentos

Equivalentes". A sugestão é decorrente do fato de que, conforme já apurado durante a licitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, instituições de direito público ou notários não emitem referida declaração.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1328

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública

no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confin, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia entendemos que a redação não merece reparos no ponto sugerido. Não há que se falar em inserção de cláusula que obrigue a realização de consulta pública a cada revisão extraordinária, eis que tal processo utiliza parâmetros objetivos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Ademais, independentemente de previsão contratual, esta ANAC deverá realizar consultas públicas sempre que a Lei assim o exigir.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1341

Sugerimos que a cláusula 4.42 seja alterada de modo a refletir os termos do Anexo 17 do Edital, conforme segue: “4.42. A Proponente e, no caso de Consórcio, cada consorciado individual e proporcionalmente à sua participação no Consórcio, deverá declarar que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros, necessários à consecução do objeto desta Concessão, nos termos do Anexo 17 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item foi alterada de forma a adequá-la à redação do Anexo 17.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1351
Sugerimos a alteração da cláusula 5.1, conforme segue: “5.1. As Proponentes deverão apresentar, no dia xxxx de xxxx de 2013, de 9h às 16h, na [Entidade Encarregada pelo Leilão], situada [endereço], por representante das Corretoras Credenciadas, 3 (três) volumes lacradas, em (três) vias de cada, sendo (uma) via original e (duas) vias cópias autenticadas, observado o disposto no item 5.7 para as hipóteses de apresentação de proposta para mais de um aeroporto, contendo:”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item 5.1 não necessita de alteração, eis que o item 4.1 do Edital já admite a apresentação de todos os documentos em sua forma original ou cópia autenticada, devidamente rubricados pelos respectivos Representantes Credenciados, com exceção das garantias na modalidade de fiança bancária e seguro-garantia que obrigatoriamente devem estar em sua forma original na primeira via.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1371
5. Edital, Item 4.1 O Item 4.1 do Edital dispõe acerca da apresentação dos documentos exigidos na forma original ou em cópia autenticada. Sugerimos que seja previsto expressamente que apenas na 1ª via da documentação será obrigatória a forma original ou cópia autenticada, sendo que nas 2ª e 3ª vias serão admitidas

cópias simples.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão de redação não foi acatada, eis que cópias simples são desprovidas de valor legal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1373

Sugerimos incluir nova subcláusula abaixo da cláusula 2.22.5: Considerando que a INFRAERO é acionista da Concessionária, é imprescindível prever a obrigação da INFRAERO de se sujeitar / vincular ao plano de negócios da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição. Todavia a sugestão não foi acatada, eis que o dispositivo contratual mencionado se refere às fases de realização do objeto, não guardando qualquer relação com a sugerida obrigação de a INFRAERO se sujeitar ao plano de negócios da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1376

6. Edital, Capítulo IV, Seção II, Subseção I (Do Representante Credenciado)
Considerando que os poderes para receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos, bem como assinar

todas as declarações e documentos referidos neste Edital, são outorgados e devem ser exercidos pelo representante legal da Proponente, o qual poderá ser pessoa distinta do Representante Credenciado escolhido, sugerimos seja previsto no Edital que tais poderes caberão ao representante legal da empresa, devendo ser outorgados ao Representante Credenciado, se pessoa diversa, tão somente os poderes de representação da Proponente na participação na licitação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não foi acatada, eis que devem ser outorgados aos representantes credenciados poderes para a prática de todos os atos previstos no Edital, em especial no Capítulo IV, Seção II, Subseção I.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1400

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 3.6. “As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 3.6. “As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem.” Item 3.6.1. “Caso a Embaixada do País de origem no Brasil não emita o atestado previsto no item 3.6 deste Edital, as Proponentes estarão desobrigadas de apresentá-lo. Neste caso a Proponente deverá encaminhar correspondência, correio eletrônico ou documento comprobatório da Embaixada do País de origem no Brasil informando que esta não

emite o atestado mencionado no item 3.6 deste Edital.” JUSTIFICATIVA Considerando que nem todas as embaixadas estrangeiras emitem atestado informando a correlação dos documentos usualmente exigidos no Brasil em processos licitatórios e os correspondentes no País de origem da empresa estrangeira, sugere-se que esse item seja alterado para excluir a obrigatoriedade desta exigência quando devidamente comprovado pela proponente que a embaixada competente não emite o atestado requerido no item 3.6. Esta alteração irá corroborar com a competitividade do certame licitatório, em face da não inclusão de disposições editalícias restritivas à participação de empresas estrangeiras.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1418

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.33. “Dar conhecimento à ANAC das alterações das condições do financiamento referido no item 3.1.32, assim como da contratação de qualquer novo financiamento, sendo vedada.” Cláusula 3.1.33.1. “A concessão de empréstimos, financiamentos e/ou qualquer outra forma de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferência de recursos a título de distribuição de dividendos, juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrada em condições equitativas de mercado; e” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.33. “Dar conhecimento à ANAC das alterações das condições do financiamento referido no item 3.1.32, assim como da contratação de qualquer novo financiamento, sendo vedada.” Cláusula 3.1.33.1. “A concessão de empréstimos, financiamentos e/ou

qualquer outra forma de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, inclusive por intermédio de contratação de serviços de operação aeroportuária, exceto transferência de recursos a título de distribuição de dividendos, juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrada em condições equitativas de mercado; e” JUSTIFICATIVA Considerando que o Edital exige que o operador aeroportuário habilitado tecnicamente seja acionista com participação mínima de 25% no acionista privado, garantindo que os serviços concedidos sejam prestados por operador que efetivamente possui a expertise requerida no Edital, a alteração proposta visa esclarecer que não será admitida a subcontratação pela concessionária do serviço de operação aeroportuária, coadunando-se com a sistemática adotada no Edital e Contrato de Concessão, bem como com o artigo 25, § 1º da Lei Federal n.º 8.987/95.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, embora não acatada a sugestão de alteração da redação nos termos postos, foi incluído dispositivo no Capítulo IX do Contrato proibindo a subcontratação da operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1423

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 9.1. “É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 9.1. “É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, exceto dos serviços de operação aeroportuária.” JUSTIFICATIVA Considerando que o Edital exige que o operador aeroportuário habilitado tecnicamente seja acionista com participação mínima de 25% no acionista privado, garantindo que os serviços concedidos sejam prestados por operador que efetivamente possui a expertise requerida no Edital. Esta alteração visa deixar claro que não será admitida a

subcontratação pela concessionária do serviço de operação aeroportuária, coadunando-se com a sistemática adotada no Edital e Contrato de Concessão, bem como com o artigo 25, § 1º da Lei Federal n.º 8.987/95.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada no mérito, ajustando dispositivo no Capítulo IX do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: NILTON ANDRADE CHAVES

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1429

Conforme previsto no item 1.2, e seus subitens, do Aviso da Audiência Pública ANAC Nº 5/2013, publicado no Diário Oficial da União em 31/05/2013, encaminha-se, através deste, contribuição com o intuito de esclarecer e/ou adequar os documentos submetidos à Audiência Pública, abaixo descrita. Esta contribuição se refere à Minuta de Edital, mais especificamente ao seu CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO - Seção I - Da Participação de Empresa Estrangeira. No item 3.6., do referido Capítulo e seção, é dito que: "As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem." Pela experiência de participação, em parceria com empresas estrangeiras de vários Países, em diversas licitações no Brasil, pode-se afirmar que a exigência feita no item 3.6., acima transcrito, não é possível de ser cumprida. Nas várias tentativas feitas, quando da participação em outras licitações, com o intuito de se obter atestados/declarações similares das Embaixadas de Países estrangeiros no Brasil, os resultados sempre foram negativos. A argumentação das Embaixadas, que tem toda lógica, para o não fornecimento de tais atestados/declarações, é de que as Embaixadas não conhecem e não tem a obrigação de conhecer as diversas (trabalhistas, fiscais, profissão regulamentada, etc.) e complexas legislações dos dois

Países, sendo, portanto, inabilitadas a fornecerem tais atestados/declarações. Houve casos em que as Embaixadas afirmaram que seria leviandade da parte delas, caso fornecessem tais atestados/declarações, pois não possuíam o conhecimento necessário para afirmar o que é exigido nestes atestados/declarações. No item 3.8., do referido Capítulo e seção, é dito que: “Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, emitida por instituição de direito público ou por notário público, devidamente autenticada pela autoridade consular brasileira do país de origem e traduzida por tradutor juramentado.” A exigência feita no item 3.8. do Edital é similar à descrita acima para o item 3.6.. Neste caso, ainda com mais razão, pois se uma Embaixada do País de origem da Licitante afirma não ter e não ser obrigada a ter o conhecimento sobre a legislação dos dois Países envolvidos na questão, imaginem se uma instituição de direito público ou um notário público do País de origem do Licitante deteria ou teria a obrigação de deter tal conhecimento. Da mesma forma, quando das tentativas de se obter tais declarações/atestados, para outras licitações que exigiam declarações/atestados similares, os resultados foram totalmente negativos. Novamente, tais agentes foram categóricos em afirmar que seria leviandade da parte

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1438

18. Edital, Item 6.1 Considerando a quantidade e a complexidade das exigências prévias à celebração do Contrato a serem cumpridas pela Adjudicatária, constantes do Item 6.2 do Edital, sugerimos que seja alterado o Item 6.1 do Edital no sentido de

prever o prazo de 90 (noventa) dias, prorrogáveis por igual período, para o cumprimento de tais obrigações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição. Todavia, entendemos que o prazo constante do item 6.1 do Edital é suficiente para o cumprimento das obrigações dele constantes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1440

19. Edital, Item 6.2.2.1 O Item 6.2.2.1 do Edital prevê que a minuta de acordo de acionistas, a ser aprovado pela ANAC, deverá prever “a vinculação de pelo menos 50% mais uma das ações representativas do capital votante do Acionista Privado, nos termos da lei, vedando o empréstimo, a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das ações vinculadas e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título sem a prévia e expressa concordância da ANAC”. Sugerimos prever uma exceção à referida obrigação, qual seja, a transferência pelo Acionista Privado a Partes Relacionadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição. Todavia, entendemos que a cláusula deve ser mantida, eis que busca a manutenção do controle do acionista privado e não restringe de forma absoluta a transferência de ações para partes relacionadas. Apenas sujeita tal operação à prévia e expressa concordância da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1450

Sugerimos a alteração da Subcláusula 10.1 do Contrato no sentido de prever que a necessidade de prévia e expressa anuência da ANAC relativa à modificação nos controles societários da Concessionária e do Acionista Privado se refere apenas à alteração do controle societário direto da Concessionária e do Acionista Privado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que não foi acatada a sugestão, eis que eventual modificação dos controles societários da concessionária ou do acionista privado deverão ser prévia e expressamente aprovados pela ANAC, ainda que realizados de forma indireta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1451

A Subcláusula 10.6 do Contrato prevê que “Com exceção do Acordo de Acionistas celebrado com a Infraero, fica vedado ao Acionista Privado celebrar qualquer acordo de acionistas ou ajuste equivalente relativo à Concessionária durante todo o prazo da concessão”. Sugerimos que tal Subcláusula seja excluída, vez que a celebração de acordo de acionistas ou ajuste equivalente entre os acionistas do Acionista Privado não afeta a prestação dos serviços concedidos ou a participação minoritária da Infraero. Caso não aceite a sugestão acima, sugerimos a alteração da Subcláusula 10.6 do Contrato que passaria a prever que “Com exceção do Acordo de Acionistas celebrado com a Infraero, fica vedado ao Acionista Privado celebrar qualquer acordo de acionistas ou ajuste equivalente relativo à Concessionária durante todo o prazo da concessão, caso este produza impactos na prestação dos serviços, objeto da Concessão”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece à contribuição, todavia informa que a sugestão não foi acatada, eis que a vedação se refere a acordo de acionista ou acordo equivalente relativo à concessionária. Assim, essencial a manutenção da vedação para a aferição do controle societário bem como do cumprimento das obrigações do Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1452

22. Edital, Anexo 3 (Modelo de Procuração) A procuração prevista no Anexo 3 (Modelo de Procuração) do Edital prevê “prazo de validade durante o procedimento da licitação”. Sugerimos sua alteração no sentido de prever um prazo de validade de 01 (um) ano, a ser renovado por igual período sucessivamente, o quanto for necessário, até a data de assinatura do Contrato de Concessão, considerando possível restrição constante dos atos constitutivos de determinados interessados em outorgar uma procuração por prazo indeterminado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a redação do Anexo 3 não merece reparos nesse ponto, eis que é imprescindível que a procuração seja válida durante todo o processo licitatório, considerando eventuais postergações que o processo possa vir a sofrer por fatores externos, tais como determinações judiciais ou de órgãos de controle externo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1480

51. Contrato, Subcláusula 1.1.14 Sugerimos a alteração da Subcláusula 1.1.14 do Contrato, que dispõe acerca da definição de Contribuição ao Sistema, com a finalidade de excluir a expressão “ônus da Concessão”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia a sugestão não foi analisada pois não foi apresentada fundamentação para tanto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1484

52. Contrato, Subcláusula 1.1.29 Sugerimos a alteração da Subcláusula 1.1.29 do Contrato que dispõe acerca da definição de Gatilho de Investimento, que passaria a conter a seguinte redação: “Gatilho de Investimento: corresponde ao momento no tempo indicado no Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI em que a Demanda Real ensejará a obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI é um instrumento de planejamento, deste modo o momento no tempo indicado no PGI é um momento futuro no qual assim que a demanda real atingir a demanda prevista deve-se dar início aos investimentos necessários para manutenção do nível de serviço.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1497
30. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 2.1, b) O Item 2.1, b), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital dispõe acerca da liquidação da Concessionária no caso de caducidade. Sugerimos que o direto e a opção de determinar a liquidação da Concessionária no caso do item em comento sejam detidos por ambos os acionistas da Concessionária (INFRAERO e Acionista Privado), nos moldes já previstos no Item 2.1, c), do Anexo 21 em comento.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição, todavia a sugestão de alteração da redação não foi acatada, eis que a hipótese a que se refere o item em questão diz respeito à extinção da concessão por fato do acionista privado.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1525
Sugerimos a exclusão da cláusula 3.3.6.1. As condições a serem cumpridas pela concessionária estão estabelecidas no contrato. Não é razoável impor uma consequência criminal pelo seu descumprimento. Essa cláusula pode ser utilizada desfavoravelmente em situações em que a interpretação de uma condição não seja clara.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição, todavia esclarece que a previsão de consequência

penal no dispositivo em tela trata de mera reprodução de crime descrito no Código Penal, relativo à inserção de declaração falsa em documento público. Assim, não foi acatada a sugestão, eis que a consequencia persistirá, caso praticado o ilícito penal, havendo ou não a previsão contratual.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1560

78. Contrato, Capítulo III, Seção I, Subseção X (Das Garantias de Execução Contratual) Sugerimos que a Garantia de Execução Contratual, prevista na Subseção X, da Seção I, do Capítulo III, do Contrato, seja substituída por outra modalidade de garantia que não agrave o balanço dos acionistas da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia a sugestão não foi acatada, eis que a garantia da execução contratual é prevista como cláusula necessária nos contratos administrativos pelo artigo 55, inciso VI, da Lei nº 8.666/93.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Viegas

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1602

Considerando que após o término do Contrato de Concessão a concessionária não tem obrigação perante o Poder Concedente, visa-se excluir a obrigação da concessionária manter garantia de execução após o término do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia esclarece que foi mantida a previsão de manutenção da garantia de execução contratual por 24 (vinte e quatro) meses após o término do contrato, constante do item 3.1.67 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 3.1.70 da minuta de Contrato parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013).

Isto porque, com fundamento nos art. 8º, incisos XXI e XXIV, ambos da Lei nº 11.182/05, combinado com os arts. 23, inciso II, e 29, inciso I, ambos da Lei nº 8.987/95, a ANAC, na qualidade de Poder Concedente, tem o poder-dever de estabelecer as condições de exploração do serviço, por meio, inclusive, do contrato de concessão. Com fundamento em suas competências legais, esta Agência estabeleceu que a Concessionária deverá manter em vigor garantia de execução pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses após o término do contrato, a fim de garantir, por exemplo, os meios adequados ao pagamento de indenizações, nos casos de processos judiciais ou administrativos pendentes, ou ainda efetivar a reposição de bens reversíveis, nas hipóteses de vícios ocultos ocasionados ao tempo da concessão, mas descobertos somente após o término do prazo de vigência contratual.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1633

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 3.8. “Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, emitida por instituição de direito público ou por notário público, devidamente autenticada pela autoridade consular brasileira do país de origem e traduzida por tradutor juramentado.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 3.8. “Na

hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentado relatório, informando tal fato, por auditor independente do país de origem da Proponente.” JUSTIFICATIVA Considerando a dificuldade ou mesmo impossibilidade, a depender do regime jurídico aplicável ao país, de instituição de direito público ou de notário público do país de origem da empresa estrangeira emitir declaração informando a inexistência de documentos equivalentes aos exigidos no Edital, sugere-se, para não restringir a participação de empresas estrangeiras no certame licitatório, a alteração desta redação para que um auditor independente, assim considerado e qualificado no país de origem da proponente estrangeira, emita um relatório atestando a inexistência de documentos correlatos aos exigidos no Edital. Em razão da imparcialidade, tecnicidade e reconhecida certificação internacional, o auditor independente estaria apto a identificar os documentos existentes em cada sistema jurídico. Ademais, trata-se de atividades usualmente desenvolvida pelas empresas de auditoria independente, inclusive já validada por boa parte delas atuando no Brasil, cuja expertise poderá ser ora prevista no certame.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1644

O item 3.6 estabelece que pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem. Dessa forma, sugerimos que os documentos da concessão contemplem como anexo um

modelo a ser utilizado como parâmetro para que as Embaixadas emitam o atestado de equivalência exigido no item 3.6 do Edital. Não obstante, entendemos não ser objeto da atuação das Embaixadas a emissão de opinião legal acerca de documentos, o que exigiria uma expertise legal em ambas as jurisdições, bem como expertise prática ao atestar que tais documentos são “normalmente exigidos em licitações no Brasil”. Assim, caso determinada Embaixada não concorde em emitir tal atestado, sugerimos que o mesmo seja substituído por (i) comunicação da Embaixada confirmando não emitir atestado nos moldes descritos no Edital; e (ii) declaração emitida pela proponente certificando a inexistência de documento correlato no país de origem. Caso nossa sugestão seja aceita, solicitamos a inclusão de redação nesse sentido. Sugerimos que os documentos da concessão contemplem como anexo, nos moldes utilizados na concessão de GRU, VCP e BSB, modelo de declaração a ser emitida pelas proponentes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1649

O item 3.8. estabelece que na hipótese de inexistência de documentos equivalentes no país de origem, as pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar declaração emitida por instituição de direito público ou notário público atestando tal fato. Não obstante, entendemos não ser objeto da atuação de notários e de instituições de direito público a emissão de declarações acerca de documentos, o que exigiria uma expertise legal em ambas as jurisdições. Assim, caso determinadas entidades ou notários não concordem em emitir tal declaração, sugerimos que esta seja substituída por (i) comunicação do respectivo notário ou instituição de direito público confirmando

a não emissão de tal tipo de declaração; e (ii) declaração emitida pela proponente certificando a inexistência de documento equivalente no país de origem. Caso nossa sugestão seja aceita, solicitamos a inclusão de redação nesse sentido. Sugerimos que os documentos da concessão contemplem como anexo, nos moldes utilizados na concessão de GRU, VCP e BSB, modelo de declaração a ser emitida pelas proponentes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1655

Item 2.16.4 dispõe que a ANAC terá direito de veto na indicação realizada pela Concessionária para contratação de empresa especializada de auditoria independente. Considerando que a empresa de auditoria em questão preencha os requisitos estabelecidos no próprio item 2.16.4., qual seja, de ter grande porte e renome nacional e internacional, com reputação ilibada, sugerimos que a prerrogativa de veto por parte da ANAC seja condicionada à apresentação de justificativa razoável para o veto. Sendo assim, sugerimos a alteração de tal cláusula para refletir a necessidade de justificativa razoável por parte da ANAC para eventual veto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia a sugestão de alteração não foi acatada, uma vez que, independentemente de previsão contratual, toda decisão da Agência deve necessariamente ser fundamentada. Por fim cabe ressaltar que a possibilidade de veto visa resguardar a isonomia do processo de contratação e de realização da auditoria, tendo em vista que a responsabilidade pela contratação da empresa de

auditoria estará a cargo da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1674

Item 4.28.1. Sugerimos a modificação deste item para a seguinte redação: “examinou, por meio de sua equipe técnica especializada, o Edital, o plano de negócios da Proponente sob todos os seus aspectos financeiros e sua proposta econômica;” A inclusão da frase em destaque visa tornar coerente o presente item com a redação do Modelo de Carta subscrita por instituição financeira declarando viabilidade da Proposta Econômica, onde consta “(...) A instituição financeira declara que analisou, por meio de sua equipe técnica especializada, o Plano de Negócios elaborado pela Proponente para participar do Leilão do Aeroporto _____ sob todos os seus aspectos financeiros...”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia entendemos desnecessária a alteração de redação sugerida, eis que o item 4.28 deve ser interpretado em conjunto com as disposições constantes do Anexo 11. Assim, a declaração deverá ser prestada nos moldes do referido anexo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1685

Item 10.1. Durante todo o prazo da Concessão, a Concessionária e o Acionista

Privado não poderão realizar qualquer modificação direta ou indireta nos respectivos controles societários ou transferir a Concessão sem a prévia e expressa anuência da ANAC, sob pena de caducidade. Contudo, entendemos que não é considerada transferência de controle da Concessão a transferência de qualquer quantidade de ações do seu capital social para empresas do mesmo grupo econômico da Concessionária. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto, uma vez que a cláusula visa garantir ao órgão regulador a decisão acerca de eventual alteração no controle da concessionária, ainda que de forma indireta, avaliando no caso concreto se há realmente manutenção do mesmo grupo econômico.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1690

Item 5.2 - Entendemos que caso uma Proponente apresente proposta econômica para mais de um Aeroporto, o volume 1 (Declarações Preliminares, Documentos de Representação e Garantia de Proposta) e o volume 3 (Documentos de Habilitação) poderão constar em suas respectivas capas tanto no nome de GALEÃO quanto o de CONFINS e não apenas identificar um ou outro como previsto na OBSERVAÇÃO do referido Item. Favor confirmar o nosso entendimento e, caso estejamos correto, sugerimos alterar a redação do item em tal sentido, já que a pretensão da Proponente poderá ser direcionada para ambos Aeroportos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto. No caso de apresentação de propostas econômicas para os dois aeroportos, as capas dos Volumes 1 e 3 deverão fazer referência a ambos os ativos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1695

Item 5.4 – Tem-se que uma série de documentos que serão apresentados em meio eletrônico serão em formato PDF, que, de alguma forma, protege seus conteúdos e como o citado item estabelece que os documentos deverão ser apresentados sem restrição de acesso ou proteção de conteúdo, contudo, entendemos que por ser um formato conhecido, este poderá ser utilizado para a entrega dos volumes em meio eletrônico. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto. Os documentos apresentados em meio eletrônico poderão ter formato PDF.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1702

Item 5.31 c/c o Subitem 5.31.1 - Entendemos que no caso de inabilitação da Proponente, nos termos do item 5.28 do referido Edital, não há que se falar em multa ou execução integral da Garantia da Proposta, haja vista que uma vez inabilitada, o processo licitatório terá seu prosseguimento normal com a abertura dos documentos de habilitação da Proponente que tenha apresentado a segunda melhor proposta econômica. Se for assim, a segunda proponente que for também inabilitada terá sua Garantia de Proposta executada? Dessa forma, entendemos pertinente a exclusão do referido Item da Minuta do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1704

Considerando que os trabalhos de construção relativos à fase I-B somente terão início na data de eficácia do contrato de concessão, entendemos que a garantia de execução contratual para a fase I-B deverá ter vigência a partir da Data de Eficácia e não da data de assinatura do contrato de concessão. Nosso entendimento está correto? Em caso positivo, sugerimos alterar o item 3.1.68 a fim de estabelecer o acima.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto, eis que a Concessionária possui obrigações perante o Poder Concedente desde a data da assinatura do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1725

A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas e ativos dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas ou ativos à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos modificar a cláusula 1.1.2 com uma redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “1.1.2. Permissão de uso e acesso gratuito dos bens inventariados indicados na lista anexa, conforme Cláusulas 3.2.10 e 3.2.10.1 do Contrato de Concessão, do qual este Termo passa a fazer parte integrante, a fim de que a Concessionária proceda à execução do objeto concedido. A Concessionária poderá, em nome próprio, pleitear contra terceiros o uso e acesso gratuitos aos bens e áreas ora concedidos, caso estes se encontrem ocupados ou na posse de terceiros.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada, eis que, no entendimento desta Agência Reguladora, a redação do Termo de Aceitação Provisória é suficiente para que a Concessionária faça valer seus direitos perante terceiros, nos termos da legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1726

Item 6.11.1 – Entendemos que somente a aplicação de multa correspondente ao valor integral da Garantia da Proposta já seria suficiente para o ressarcimento de eventuais prejuízos comprovadamente causados e que o Poder Concedente somente poderá executar a Garantia da Proposta em caso de não pagamento da multa por parte da Proponente inadimplente. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa execução da garantia da proposta é uma das formas de quitação de eventual multa que venha a ser aplicada, não havendo que se falar em dupla penalidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1728

A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas e ativos dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas ou ativos à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos modificar a cláusula 1.1.2 com uma redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “1.1.2. Permissão de uso e acesso gratuito dos bens inventariados indicados na lista anexa, conforme Cláusulas 3.2.10 e 3.2.10.1 do Contrato de Concessão, do qual este Termo passa a fazer parte integrante, a fim de que a Concessionária proceda à execução do objeto concedido. A Concessionária poderá, em nome próprio, pleitear contra terceiros o uso e acesso gratuitos aos bens e áreas ora concedidos, caso estes se encontrem ocupados ou na posse de terceiros.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada, eis que, no entendimento desta Agência Reguladora, a redação do Termo de Aceitação Provisória é suficiente para que a Concessionária faça valer seus direitos perante terceiros, nos termos da legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1729

Item 1.2.2. Sugerimos a criação de um modelo específico de termo de confidencialidade para a instituição financeira e um para a auditoria independente. Da forma como a minuta está redigida, pode gerar confusão qual é o escopo de trabalho que cabe à instituição financeira e à auditoria independente. Por exemplo, o item 1.2.2. do Anexo 12 dispõe: “Representante(s): são os: (i) administradores e funcionários da Instituição ou de suas controladas ou coligadas; e (ii) quaisquer outras pessoas que, por meio da Instituição, venham a ter acesso às Informações exclusivamente com objetivo de avaliar a viabilidade econômica e exequibilidade ou adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário do plano de negócios da Proponente”. Por exemplo, a parte destacada refere-se ao escopo de trabalho que cabe somente à auditoria independente, pela interpretação do contexto. Assim, faz-se necessário ajustar os itens 1.2.2, 1.2.3 e 2.2.1 “a” de maneira a criar as minutas específicas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não será mais exigida a análise por auditoria independente, razão pela qual o questionamento efetuado não mais produz efeitos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1788
Alterar a redação do item 3.1.17, substituindo a expressão "melhor técnica aplicável" por "boas práticas aplicáveis", considerando que o Concessionário deverá aplicar aquelas práticas que o licitante vencedor entendeu como pertinentes no momento em que elaborou sua proposta vencedora e que tais condições não poderão ser alteradas no curso da execução do Contrato de Concessão.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição, todavia a sugestão não será acatada, eis que a administração pública, ao optar pela concessão do ativo, busca a aplicação das melhores técnicas.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Veirano Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1789
Em relação ao item 3.1.34, considerando que os contratos eventualmente celebrados com Partes Relacionadas deverão atender as condições de mercado e estão sujeitos à aprovação prévia do Poder Público através da Infraero, bem como que a Concessionária operará sob regime de Direito Privado, sugere-se a exclusão do item por contar exigência desarrazoada.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de alteração não foi acatada, eis que a existência de tal cláusula visa dar transparência ao contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1809

Deve-se incluir a possibilidade que um advogado habilitado no país certifique a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades. Deve ser assim, em virtude da inviabilidade de obtenção de atestado que certifique a correlação entre os documentos exigidos e os correspondentes no país de origem do Proponente. O item ficaria com a seguinte redação: "3.6. As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do país de origem no Brasil ou por advogado devidamente habilitado no país de origem, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1810

Item 3.8. Deve-se incluir a possibilidade de apresentação de opinião legal de advogado habilitado no país de origem ou, ainda, pela embaixada ou consulado do respectivo país de origem no Brasil. Propõe-se a seguinte redação: "3.8. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de

órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração informando tal fato, emitida por embaixada ou consulado do país de origem no Brasil, ou, ainda, instituição de direito público, por notário público ou por opinião legal de advogado devidamente habilitado no país de origem, devidamente autenticada pela autoridade consular brasileira do país de origem e traduzida por tradutor juramentado."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1834

Em relação ao item 1.15 do Edital, a ANAC poderia divulgar respostas quinzenalmente e respeitando o prazo mínimo de antecedência da divulgação da última ata de esclarecimentos ao Edital para, pelo menos, 20 (vinte) dias. O prazo atualmente estipulado - 10 (dez) dias - é demasiadamente exíguo para a conformação das propostas aos esclarecimentos prestados, especialmente no caso de documentos de origem estrangeira, diante das formalidades que lhe são próprias. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação para o item 1.15: "A ANAC divulgará as respostas aos pedidos de esclarecimento quinzenalmente e divulgará a ata, por meio do seu sítio eletrônico, pelo menos 20 (vinte) dias antes da data estabelecida para entrega dos envelopes descritos no item 5.1 da Seção I - Da Apresentação dos Documentos do CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO e estará à disposição dos interessados na sede da ANAC para consulta, sem identificação da fonte do questionamento. As Proponentes poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos sobre o Edital na sede da ANAC."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia entendemos que os prazos constantes do cronograma de eventos são adequados e suficientes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1836

Em relação ao item 3.6, sugere-se incluir a possibilidade dos próprios Proponentes estrangeiros declararem a correlação entre os documentos exigidos no edital de licitação e os correspondentes no país de origem, conforme previsão do edital de licitação anterior (Edital de Licitação nº 2/2011). O item 3.6 ficaria com a seguinte redação: "3.6. As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar declaração certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no país de origem, conforme modelo anexo a esse Edital."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1838

Em relação ao item 3.8, sugere-se a inclusão da possibilidade dos próprios

Proponentes apresentarem declaração atestando a inexistência de documentos equivalentes aos exigidos no edital de licitação no país de origem, conforme previsão do edital anterior (Edital de Leilão nº 2/2011). O item ficaria com a seguinte redação: "3.8. Na hipótese de inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, por parte do Proponente, conforme modelo anexo a esse Edital."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1839

Em relação aos itens 4.13.1 e 4.13.2, o valor da Garantia de Proposta deve corresponder a, no máximo, "1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação", conforme o art. 31, inciso III, da Lei nº 8.666/93. O valor estabelecido como "mínimo" nos itens 4.13.1 e 4.13.2 corresponde exatamente a 1% do valor estimado da contratação, previsto no item 2.9 do Contrato. Logo, não é possível elevar o valor da Garantia de Proposta, salvo no caso de renovação, quando deverá ser reajustada pelo IPCA, nos moldes do item 4.17. Assim, sugerimos que a ANAC altere o item para esclarecer que a única possibilidade de elevação do valor da Garantia de Proposta é na hipótese de que seja renovada, quando deverá ser observado o item 4.17. O item 4.1.13 ficaria com a seguinte redação: "4.13. A Garantia da Proposta deverá ser aportada, para cada um dos Aeroportos objeto da Concessão que a Proponente pretenda apresentar proposta na forma descrita nos subitens abaixo. O valor da Garantia da Proposta apenas poderá ser elevado na hipótese de renovação do Contrato, na qual será observada a variação prevista no item 4.17.

4.13.1. Aeroporto do Galeão: valor mínimo de R\$ 125.000,000,00 (cento e vinte e cinco milhões de reais); 4.13.2. Aeroporto de Confins: valor mínimo de R\$ 51.000.000,00 (cinquenta e um milhões de reais).”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos mencionados não merecem reparos nos pontos abordados, uma vez que os dispositivos editalícios devem ser interpretados conjuntamente com a legislação vigente aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1845

Sugere-se inserir no item 4.47.2 a possibilidade de que o Operador Aeroportuário apresente não apenas um atestado, mas qualquer outro documento que contenha as informações exigidas pelos itens 4.47.2.1 e 4.47.2.2, na medida em que as entidades públicas e privadas de determinados países podem não emitir atestados dessa natureza. Logo, a exigência expressa de comprovação somente mediante a apresentação de atestado inviabiliza a participação de algumas empresas e, em consequência, restringe a competição. Assim, a redação passaria a ser "4.47.2. Para fins de comprovação dos demais requisitos constantes do item 4.46, o Operador Aeroportuário deverá apresentar atestado emitido pela entidade pública competente, ou documento equivalente, no qual conste, expressamente:"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será mantida pois a exigência de documento emitido por entidade pública competente visa a dar maior segurança à comprovação da qualificação técnica, por um meio de prova mais robusto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1847

Sugere-se a alteração do item 4.47.2.2 para que conste a "evidência do cumprimento da experiência mínima de 5 (cinco) anos", ao invés de "a data do início da operação do aeroporto por essa mesma pessoa jurídica". Dessa forma, o item ficaria com a seguinte redação: "4.47.2.2. evidência do cumprimento da experiência mínima de 5 (cinco) anos."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia a redação do dispositivo em comento não merece reparos, eis que se busca através do documento em questão a verificação da efetiva data do início da operação do aeroporto pela pessoa jurídica, a fim de se verificar o cumprimento da experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1849

Alteração dos itens 6.2.2 e 6.2.2.3 para que sejam excluídas as previsões referentes à necessidade de que a minuta do acordo de acionistas seja "aprovada pela ANAC", uma vez que basta sua apresentação posterior à ANAC para fins de regulação. A alteração se justifica na medida em que a ANAC deverá apenas verificar que estão presentes todos os elementos expressamente consagrados no Edital, situação na qual o documento deverá ser necessariamente aprovado, e não aprovar eventuais outras disposições do documento celebrado no âmbito do Acionista Privado. A

redação do item 6.2.2 ficaria da seguinte forma: “6.2.2. Minuta de acordo de acionistas, a ser apresentada à ANAC, firmado pelos acionistas titulares dos direitos de Controle do Acionista Privado, dispondo, pelo menos, sobre:”. Por sua vez, a redação do item 6.2.2.3 constaria o seguinte texto: “6.2.2.3. a obrigação de que os acordos de acionistas firmados e suas posteriores alterações sejam apresentados à ANAC.” Com base nas sugestões indicadas, será também sugerida a supressão do item 2 do anexo 1 da minuta do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item do Edital será mantido, eis que visa garantir, previamente à assinatura do Contrato de Concessão, que o Acordo de Acionistas a ser firmado entre os acionistas titulares dos direitos de controle do Acionista Privado conterá, no mínimo, as disposições ali previstas. Não há impedimento para que este contenha outras disposições, desde que não conflitantes com as exigidas pelo Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1863

Sugere-se a alteração dos itens 10.1 e 10.3 da minuta do Contrato para a utilização dos termos definidos - Concessão, Controle do Acionista Privado e Controle da Concessionária - para esclarecer que as modificações referidas nos itens são aquelas que implicam em efetiva alteração do controle (conforme definições do Edital e do Contrato). Isso porque pequenas reestruturações societárias, dentro do próprio grupo controlador, que não impliquem em alteração do controle, nos termos definidos no Edital, não deveriam precisar passar pela análise complexa prevista no item 10.3. A redação dos itens ficaria da seguinte forma: “10.1. Durante todo o prazo da Concessão, o Controle do Acionista Privado e/ou o Controle da Concessionária não poderá sofrer qualquer modificação direta ou indireta sem a prévia e expressa anuência da ANAC, sob pena de caducidade.” e “10.3. Para a transferência do

Controle do Acionista Privado e/ou do Controle da Concessionária, a Concessionária deverá apresentar à ANAC requerimento indicando e comprovando os requisitos de qualificação jurídica, fiscal, técnica e econômica das pessoas jurídicas interessadas, necessárias à assunção da Concessão, bem como demonstrando o compromisso em cumprir todas as cláusulas do Contrato.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação submetida a audiência pública será mantida, uma vez que visa garantir ao órgão regulador a decisão acerca de eventual alteração no controle da concessionária, ainda que de forma indireta, ou seja, por modificações societárias em pessoas jurídicas que não detenham participação direta no acionista privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1903

A minuta do edital exige que Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do país de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais usualmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem. Ocorre que nem todas as Embaixadas realizam essa espécie de serviço de responder a consultas ou solicitações de esclarecimentos sobre equivalência de documentação. Diante dessa situação fática, recomenda-se que seja aceita declaração da embaixada informando tal fato, a exemplo do que a minuta prevê para inexistência de documentos equivalentes (item 3.8.).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diante da eventual impossibilidade de obtenção dos documentos em questão, o dispositivo será alterado quanto ao meio de

prova.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1906

1.Item 5.31. da minuta do edital A aplicação de multa no valor da Garantia da Proposta quando da inabilitação da Proponente mostra-se excessiva. A execução da Garantia da Proposta nessas circunstâncias opera como verdadeira sanção em face de ato lícito praticado pela Proponente. Recomenda-se que a Garantia da Proposta não seja executada no evento de inabilitação da Proponente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1752

Itens 1.1.40 e 1.1.41. Entendemos que a “receita bruta” da concessionária limita-se às receitas tarifárias e às receitas não tarifárias, conforme definição nos itens mencionados. Nosso entendimento está correto? Com relação à composição das receitas tarifárias, não restam dúvidas de que se refere exclusivamente aos valores decorrentes das tarifas. Com efeito, a composição das receitas não tarifárias limita-se às receitas nominalmente chamadas no contrato de alternativas, complementares ou acessórias, bem como aquelas decorrentes de atividades realizadas no complexo aeroportuário. A conclusão da composição de tais receitas seria a de que estão delas excluídos os seguintes montantes: (a) rendimentos de seguro, exceto indenização do seguro pela perda de receitas; (b) qualquer montante revertido à Concessionária pela venda de quaisquer bens ou itens de capital; (c) os pagamentos e/ou valores arrecadados pela Concessionária para e em nome de quaisquer autoridades governamentais sob a lei aplicável, incluindo taxa adicional (ATAERO e Taxas adicionais); (d) quaisquer dívidas amortizadas, desde que estas digam respeito a receitas passadas em que taxa anual tenha sido paga à ANAC; (e) Contribuição Fixa; e (f) quantias provenientes de tesouraria e as operações de fluxo de caixa. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de acordo com a Minuta do Contrato (Anexo 25 do Edital), para o cômputo da Receita Bruta, para fins de cálculo da Contribuição Variável, será considerada qualquer receita recebida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do Contrato.

Por sua vez, conforme prevista na minuta de Contrato, a remuneração da Concessionária é composta de 2 (duas) diferentes parcelas de receita: receitas tarifárias e receitas não tarifárias.

As receitas tarifárias são as receitas decorrentes do pagamento das tarifas aeroportuárias e as não tarifárias são as receitas alternativas, complementares ou acessórias, obtidas pela Concessionária em decorrência de atividades econômicas

realizadas no Complexo Aeroportuário e que não sejam remuneradas por Tarifas.

Quanto à composição das receitas não tarifárias, estas são derivadas da exploração das seguintes atividades econômicas acessórias, nos termos do Contrato, diretamente ou mediante contratação de terceiros: manuseio de solo (aeronaves, passageiros, carga e bagagem), catering, comissaria, limpeza, manutenção de aeronaves e abastecimento; varejo e alimentação, duty free, bancos, correios, lotéricas, restaurantes e bares, máquinas automáticas de vendas, entre outras lojas comerciais (souvenir, vestuário, livraria, joalheria etc.); áreas para escritórios, áreas para armazenagem de cargas, zona de processamento de exportação, hotéis e centros de convenção; outros serviços ao passageiro: locação de automóveis, estacionamento, cinema, salas de reunião e hotel de trânsito; e outros: carregadores, transporte aeroporto-hotel, city tour, serviços de consultoria em aeroportos, telefonia, acesso à Internet, publicidade e propaganda, locação de áreas para escritórios (Capítulo 5 do PEA - Anexo 2 à minuta de Contrato).

Ressalte-se que a Concessionária deverá solicitar autorização prévia da ANAC, para explorar atividade diversa das mencionadas e que deverá observar as normas vigentes que exijam, restrinjam ou condicionem a exploração de determinadas atividades.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1463

25. Edital, Anexo 17 (Modelo de Declaração de Capacidade Financeira) Sugerimos a alteração do Anexo 17 (Modelo de Declaração de Capacidade Financeira) do Edital, que passaria a conter a seguinte redação: "... (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE de R\$ _____ (_____) (conforme o Aeroporto), dos quais, deverão ser integralizados em dinheiro, no mínimo, o montante exigido na legislação aplicável e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor R\$ _____ (_____)

(conforme o Aeroporto) no prazo de até 90 (noventa) dias após a publicação do ato de homologação indicado no item 6.1 do Edital em referência”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o prazo de 45 dias previsto no Anexo 17 está de acordo com o prazo estabelecido na rodada anterior de concessões, não tendo sido verificada nenhuma impossibilidade para o cumprimento das obrigações prévias a assinatura do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1869

Cláusula 2.15. Assim como entendido pelas concessionárias que assumiram os aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, conforme divulgação de suas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2012, tendo em vista que as premissas contábeis previstas no contrato de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília são as mesmas contidas na minuta do contrato de concessão para Galeão e Confins, nosso entendimento é de que a Concessionária deverá atender aos princípios contábeis emanados pelo IASB e Comitê de Pronunciamentos Contábeis sobre a contabilização de concessões (IFRIC 12, ICPC 01 e OCPC 05), com a adoção das seguintes premissas: (I) que trata-se de concessão onerosa, e que à luz do esclarecimentos contidos nos tópicos 10 a 15 do OCPC 05, o direito de explorar a infraestrutura e a obrigação de se realizar o pagamento da contribuição fixa durante todo o período de concessão nascem no momento da assinatura do contrato de concessão; (II) todas as obrigações de construção deverão configurar em contabilização de “receita de construção” quando de sua realização, a valor justo. Nosso entendimento está correto? Como o Contrato de Concessão não considera o ponto (II) acima e o valor da Contribuição Variável será aplicado à totalidade da Receita Bruta da Concessionária (conforme item 2.15 do Contrato de Concessão), pergunta-se: (i) O pagamento da Contribuição Variável será

devido sobre a receita de construção? (ii) Em caso positivo, considerando que o pagamento da Contribuição Variável afeta o retorno esperado pelo Acionista Privado e já que tal impacto não está previsto no Relatório 4 - Avaliação Econômico-Financeira, podemos concluir que a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato para reajustar o impacto? (iii) Se o Governo Federal entender que o pagamento de PIS/COFINS e o Governo Municipal entender que o pagamento do ISS são devidos sobre referida receita, podemos concluir que a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato para reajustar o impacto causado por esta cobrança?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

As premissas (I) e (II) estão corretas, de acordo com a Orientação OCPC 05, do Comitê de Pronunciamentos Contábeis. Conforme o item 43 desta Orientação, quando a concessionária presta serviços de construção, ela deve reconhecer a receita de construção pelo valor justo e os respectivos custos transformados em despesas relativas ao serviço de construção prestado.

Com relação à pergunta (i), de acordo com o item 2.16 do Contrato de Concessão (Anexo 25 do Edital), a Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em R\$ (reais) resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da Receita Bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais. Para fins do presente item, será considerada Receita Bruta qualquer receita recebida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do Contrato.

Por fim, quanto às perguntas (ii) e (iii), a Concessionária somente fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos alocados expressamente ao Poder Concedente venham a se materializar (item 5.6 do Contrato de Concessão).

Os riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, estão listados no item 5.2 do Contrato de Concessões. Uma vez que os eventos apresentados nas perguntas (ii) e (iii) não fazem parte dessa lista, estes não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro. Tratam de riscos suportados pela concessionária, pois, conforme item 5.3 do Contrato

de Concessões, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1239

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 4.3. “As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste contrato.” Cláusula 4.9. “Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato, decorrentes de lei ou de nova regulamentação da ANAC, será refletida no presente Contrato.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 4.3. “As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, sem a prévia e expressa autorização da ANAC.” Cláusula 4.9. “Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato, decorrente de caso fortuito ou força maior, de lei, ou de nova regulamentação da ANAC será mantido o equilíbrio econômico financeiro do Contrato.” JUSTIFICATIVA Considerando que ao longo da execução da concessão pode ser necessária a criação de novas tarifas, para o fiel cumprimento dos serviços a serem executados pela concessionária, como por exemplo, a criação de uma tarifa de segurança aeroportuária, sugere-se a inclusão da possibilidade de criação de novas tarifas com a prévia e expressa anuência da ANAC. Esta alteração visa esclarecer que qualquer alteração na estrutura tarifária da concessão, por meio de lei ou regulamentação da ANAC, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro à concessionária. Ademais, sugere-se que, no

caso fortuito ou força maior, como os casos de terrorismo, podem ser criar novas tarifas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Conforme disposto no Contrato de Concessão, os riscos associados às mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC, assim como à criação ou extinção de tarifas aeroportuárias, são do poder concedente, sendo, portanto, passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1240

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 4.3. “As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste contrato.” Cláusula 4.9. “Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato, decorrentes de lei ou de nova regulamentação da ANAC, será refletida no presente Contrato.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 4.3. “As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, sem a prévia e expressa autorização da ANAC.” Cláusula 4.9. “Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato, decorrente de caso fortuito ou força maior, de lei, ou de nova regulamentação da ANAC será mantido o equilíbrio econômico financeiro do Contrato.” JUSTIFICATIVA Considerando que ao longo da

execução da concessão pode ser necessária a criação de novas tarifas, para o fiel cumprimento dos serviços a serem executados pela concessionária, como por exemplo, a criação de uma tarifa de segurança aeroportuária, sugere-se a inclusão da possibilidade de criação de novas tarifas com a prévia e expressa anuência da ANAC. Esta alteração visa esclarecer que qualquer alteração na estrutura tarifária da concessão, por meio de lei ou regulamentação da ANAC, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro à concessionária. Ademais, sugere-se que, no caso fortuito ou força maior, como os casos de terrorismo, podem ser criar novas tarifas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Conforme disposto no Contrato de Concessão, os riscos associados às mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC, assim como à criação ou extinção de tarifas aeroportuárias, são do poder concedente, sendo, portanto, passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1244

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.3. “O reajuste incidirá sobre as Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro pactuado, com exceção das tarifas fixadas em percentuais.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão: “Cláusula 6.3.1. As Tarifas, que resultarem da aplicação do reajuste, serão cobradas com 2 (duas) casas decimais, arredondando-se de acordo com os seguintes critérios: 6.3.1.1. Quando o algarismo na casa dos centavos for menor ou igual a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero); 6.3.1.2. Quando o

algarismo na casa dos centavos for superior a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero) e aumentar-se a de 1 (um) o algarismo da casa das dezenas de centavos.”
JUSTIFICATIVA Considerando que não foi determinado nos documentos editalícios o mecanismo de arredondamento das tarifas em hipótese de reajuste, faz-se necessário incluir a cláusula acima para determinar como se dará o arredondamento dos reajustes tarifários, independentemente de desprezar as frações das demais casas decimais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os reajustes dos contratos de concessão são calculados sem arredondamento, não sendo apresentados necessariamente com apenas duas casas decimais, pois, no caso de determinadas tarifas, a aplicação do arredondamento tornaria o reajuste inócua.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1245

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.15. “A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:” Cláusula 6.15.1. “Dos Indicadores de Qualidade do Serviço;” Cláusula 6.15.2. “Da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e” Cláusula 6.15.3. “Da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento
JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja esclarecido qual será o procedimento de revisão de taxa de desconto nas revisões dos parâmetros da concessão, para diminuir a insegurança jurídica e aumentar a atratividade do projeto, haja vista que a revisão dos parâmetros da concessão pode prejudicar de forma severa o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e entende que a ampla discussão pública, anterior à definição dos parâmetros da revisão, permitirá a participação de todos os agentes envolvidos no processo, inclusive a própria Concessionária, que terá a oportunidade de manifestar seus interesses e preocupações, não podendo o interesse da Concessionária se sobrepor ao público.

Em caso de alteração de equilíbrio econômico-financeiro, a minuta de contrato prevê medidas para a sua recomposição. A referida diretriz deve somar-se à necessária observância do contraditório e ampla defesa, garantidos à Concessionária por imperativo constitucional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1260

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 4 do Contrato de Concessão – Item 1.1.3. “A Concessionária deverá observar as isenções tarifárias vigentes. As novas hipóteses de isenção estarão sujeitas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Favor disponibilizar quais seriam as isenções tarifárias vigentes para que as proponentes possam formular suas propostas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as isenções a que se referem o item 1.1.3 são aquelas vigentes em leis e normas infralegais. O Anexo não menciona tais leis e regulamentos a fim de garantir a atualidade do contrato, tendo em vista que a regulamentação referente às isenções poderão ser alteradas futuramente. Logo, é dever da Concessionária se manter atualizada no que diz respeito à legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1261

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 4 do Contrato de Concessão – Item 2.2.6. “Tarifas de Armazenagem e Capatazia.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Favor esclarecer quais são as tarifas que se aplicam as cargas domésticas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Em primeiro lugar, cabe destacar que, diferentemente da atividade de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada, a atividade de armazenagem e manuseio da carga doméstica não constitui atividade exclusiva da Concessionária. Nesse caso, esses serviços poderão ser realizados pelos próprios transportadores em áreas arrendadas por estes ou, eventualmente, diretamente pela Concessionária.

Portanto, a operação da carga doméstica, a exemplo das demais atividades auxiliares, não é atividade cujos preços são regulados diretamente pela ANAC, como no caso de embarque, pouso, permanência e operação da carga internacional.

Neste caso, o Contrato estabelece que:

"11.8 (item 11.9 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

Quanto à remuneração, o Contrato preve, ainda, que:

"11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização

das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

"11.7.3 (item 11.8.3 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) Para avaliar a observância do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13), a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.7.4. (item 11.8.4 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13), a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. "

Dessa forma, fica assegurado o acesso às áreas aeroportuárias para fins de operação de carga doméstica pelo transportador. A Concessionária poderá prestar esse serviço diretamente. Contudo, não lhe é facultado vedar a operação direta pelos transportadores.

Assim, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1262

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 4 do Contrato de Concessão – Item 2.2.6. “Tarifas de Armazenagem e Capatazia.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Favor esclarecer quais são as tarifas que se aplicam as cargas domésticas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

Em primeiro lugar, cabe destacar que, diferentemente da atividade de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada, a atividade de armazenagem e manuseio da carga doméstica não constitui atividade exclusiva da Concessionária. Nesse caso, esses serviços poderão ser realizados pelos próprios transportadores em áreas arrendadas por estes ou, eventualmente, diretamente pela Concessionária.

Portanto, a operação da carga doméstica, a exemplo das demais atividades auxiliares, não é atividade cujos preços são regulados diretamente pela ANAC, como no caso de embarque, pouso, permanência e operação da carga internacional.

Neste caso, o Contrato estabelece que:

"11.8 (item 11.9 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

Quanto à remuneração, o Contrato prevê, ainda, que:

"11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

"11.7.3 (item 11.8.3 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13)

Para avaliar a observância do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13), a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.7.4. (item 11.8.4 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13) Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação constante da publicação do Edital, em 03/10/13), a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. "

Dessa forma, fica assegurado o acesso às áreas aeroportuárias para fins de operação de carga doméstica pelo transportador. A Concessionária poderá prestar esse serviço diretamente. Contudo, não lhe é facultado vedar a operação direta pelos transportadores.

Assim, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1266

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 4 do Contrato de Concessão – Item 1.2.1 “Para os fins do presente Anexo, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as

expressões seguintes são assim definidas: (...)” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Anexo 4 do Contrato de Concessão: Item 1.2.1 “Para os fins do presente Anexo, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas: (...)” Item 1.2.1.16. “Passageiro em conexão: []” JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja definido “passageiro em conexão” no anexo 4 do Contrato de Concessão, para deixar claro a definição desta categoria de passageiro, conforme já exposto pela ANAC durante a audiência pública referente aos documentos da última rodada

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 1.2.1.9. do Anexo 4 do Contrato de Concessão define a atividade de Conexão, enquanto o item 1.2.1.15 traz a definição de passageiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1273

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 5.4. “Os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o Usuário: sanitários, fraldários, carrinhos de bagagem, equipamentos, acesso e auxílio a deficientes, ambulatório médico, e outros previstos pela regulamentação vigente.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Favor esclarecer qual a regulamentação vigente que estabelece quais equipamentos deverão ser disponibilizados sem qualquer ônus para o usuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os serviços, instalações e facilidades remunerados pelas tarifas encontram-se discriminados no Capítulo 2 do Anexo 4 do Contrato, separados por cada uma das tarifas passíveis de cobrança pela

Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1276

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6.1.10.2. “Infraestrutura Básica para Lotes destinados aos Correios e Empresas de Comissaria (“Catering”).” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido que, ressalvada a infraestrutura mencionada no item 6.1.10.2, a concessionária não será obrigada a implementar infraestruturas adicionais para operação de cargas dos Correios.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em relação aos elementos aeroportuários obrigatórios, apenas será exigido da Concessionária o disposto no Anexo 2 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1305

Texto original: 11.1.6.2. outros contratos relativos ao uso de espaço no Complexo Aeroportuário, de modo a assegurar o tratamento justo aos diferentes agentes. Proposta: Substituir o trecho “de modo a assegurar o tratamento justo aos diferentes agentes” para “de modo a assegurar melhoria na qualidade de serviços” Justificativa:

“Tratamento justo” é termo vago e genérico para relação entre partes privadas, e pode Quem faz justiça é juiz.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que se entende por tratamento justo o tratamento isômico em relação aos diversos interessados pelas áreas aeroportuárias. No que tange à melhoria da qualidade do serviço, não é termo adequado, pois pode ser utilizado para realizar tratamento discriminatório.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1306

Texto original: 11.1.7. A ANAC terá acesso, a qualquer tempo, a todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário. Proposta: Substituir termo “a qualquer tempo” por “mediante solicitação formal e comunicação prévia às partes, com de especificação de motivos para acesso”. Justificativa: Proteção à informação empresarial. As partes devem ter conhecimento da divulgação de informações comerciais, eventualmente confidenciais ou estratégicas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que nos termos do artigo 25, §1º, da Lei 8.987/95, a Concessionária pode contratar com terceiros serviços relacionados à concessão, em regime de direito privado. O §3º do referido artigo prevê que nestas atividades devem ser atendidas as normas regulamentares aplicáveis. Assim, a ANAC, como Poder Concedente, estabeleceu em Contrato a necessidade de submissão dos contratos com Partes Relacionadas, bem como o direito de vedar a celebração destes contratos. É necessário ressaltar que a ANAC ainda possui competência para editar regulamentação detalhando as regras aplicáveis aos

contratos celebrados com Partes Relacionadas, na qualidade de Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1316

5.1.1 Manuseio de solo (aeronaves, passageiros, carga e bagagem), catering, comissaria, limpeza, manutenção de aeronaves e abastecimento; Proposta: 5.1 / 5.1.1 - A intenção de prestar serviços de handling, pode resultar na cobrança de taxas abusivas para os prestadores de rampa nestes aeroportos. Mesmo estando sobre o mesmo CNPJ da empresa aérea, isto pode significar riscos para a Diretoria de Serviços Aeroportuários e principalmente no aumento de custos para o grupo LATAM.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária poderá explorar receitas não tarifárias, conforme previsto no PEA, desde que observados os princípios da não discriminação.

Cabe ressaltar que, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê em seu Capítulo XI a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1325

Sugerimos a alteração da cláusula 3.19, conforme segue: “3.19. A limitação de 4% (quatro por cento) prevista no item 3.18 e subcláusulas não se aplica para o proponente Operador Aeroportuário que atenda os requisitos de Habilitação Técnica previstos na Subseção IV da Seção V do Capítulo IV deste Edital.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 3.19 da minuta de Edital disponibilizada em Audiência (3.23 daquele publicado em 03 de outubro de 2013) é claro em relação à não aplicação da limitação do item 3.18 da minuta (item 3.22 do Edital publicado) ao Operador Aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1329

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de

estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confinis, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária poderá explorar livremente receitas não tarifárias, conforme previsto no PEA, desde que observados os princípios da não discriminação.

Quanto à obtenção de receitas não-tarifárias com atividades e áreas operacionais, cabe destacar que o Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, estabelece as seguintes regras:

"11.7. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

"11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

Assim, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Cabe também esclarecer que os Estudos de Mercado são meramente indicativos e não possuem caráter vinculante para a elaboração da proposta econômica das proponentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1332

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa

racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confinis, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária poderá explorar receitas não tarifárias, conforme previsto no PEA (Anexo 2 ao Contrato), desde que observados os princípios da não discriminação.

Em primeiro lugar, cabe destacar que, diferentemente da atividade de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada, a atividade de armazenagem e manuseio da carga doméstica não constitui atividade exclusiva da Concessionária. Nesse caso, esses serviços poderão ser realizados pelos próprios transportadores em áreas arrendadas por estes ou, eventualmente, diretamente pela Concessionária.

Portanto, a operação da carga doméstica, a exemplo das demais atividades auxiliares, não é atividade cujos preços são regulados diretamente pela ANAC, como no caso de embarque, pouso, permanência e operação da carga internacional.

Neste caso, o item 11.9 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 (item 11.8 daquela disponibilizada em Audiência) estabelece que:

"11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC. "

Quanto à remuneração, o item 11.8 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 (item 11.7 daquela disponibilizada em Audiência) preve que:

"11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

"11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. "

Dessa forma, fica assegurado o acesso às áreas aeroportuárias para fins de operação de carga doméstica pelo transportador. A Concessionária poderá prestar esse serviço diretamente. Contudo, não lhe é facultado vedar a operação direta pelos transportadores.

Assim, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais

para o transporte aéreo.

Por fim, quanto à tarifa de capatazia, de acordo com o Anexo 4 - Tarifas, trata-se do valor que remunera os serviços de movimentação e manuseio das mercadorias nos (dentro) Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto. Assim, inclui equipamentos e serviços necessários à movimentação da carga dentro do TECA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAP MANUTENÇÃO E ENGENHARIA BRASIL S.A.

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1361

1. Da Área Objeto de Licitação Comentário - Justificativa: A TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A. é empresa do Grupo TAP Portugal, e tem por atividade fim a manutenção de aeronaves civis e militares. Trata-se de empresa brasileira que possui todas as certificações aeronáuticas e que emprega mão de obra especializada, altamente qualificada, contando com mais de 2.000 mil funcionários. A TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A. é empresa estratégica para o seguimento da aviação civil e especialmente para aviação militar, sendo o único centro de manutenção de aeronaves no Brasil que possui todas as principais certificações existentes no mundo, tais como ANAC (Brasil), FAA (EUA), EASA (Europa), EMBRAER, TCCA (Canadá), ANAC-DA (Argentina), DGAC (Chile), INAC (Venezuela), DGAC (Bolívia), CARC (Jordânia), INAVIC (Angola) etc. Ressaltamos que no que tange à aviação militar a TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A. é prestadora exclusiva de serviços no Brasil para Força Aérea Brasileira - FAB em especial nos seguimentos de: Projetos e instalações para atualização tecnológicas das aeronaves da FAB; Upgrade de sistemas de aviônicos nas frotas Hércules (C-130); Projeto e instalação de equipamentos de aferição de aeroportos na frota HS 125; Projeto e instalação de sistema de redução da separação dos níveis de voo nos B-737 e B-707 (RVSM); Substituição do sistema de radar na frota B-737; Projeto e instalação do sistema de evacuação de emergência na frota B-737; Instalação de sistema SATCOM nas aeronaves B-707 / B-737; Projeto e instalação do GPWS MK7 e FLT Data Recorder da frota B-737; Projeto e instalação do EGPWS na frota B-737;

Projeto e instalação de sistema de vídeo / comunicação para cabine PAXs; Projeto e instalação do sistema de ELT nas frotas B-707/B-737; Projeto e instalação do sistema Inercial da frota B-737; Projeto e instalação do sistema de TCAS; Projeto de reconfiguração de interiores e projeto e instalação do sistema de isolamento da medição de combustível da frota B-737; Serviços em Componentes fabricados pela THALES AVIONICS para as frotas C-295 e ORION-P3; Serviços nos componentes do sistema de Navegação da Litton / Northrop-Gruuman modelos LTN-72 e LTN-92; Ampla capacidade para componentes das frotas EMB-120 e ERJ-145; Sistema de geração (gerador e GCUs) aplicados a frota F-5; Leituras e análises dos Flight Data Recorders e Cockpit Voice Recorders da FAB; Revisão Geral das APUs GTCP36-150A/AA (EMB 120); Revisão geral de HMU/Bomba de combustível/Injetores/EEC (EMB 120); Revisão de QECs (Quick Engine Change) (frota C-130); Revisão Geral das APUs T62T- 40C11 (frota ERJ145); Revisão Geral das APUs GTCP85-129, ACM, Heat Exchangers, válvulas pressurização, escorregadeiras, escada, acessórios de motor como FCU, bomba e CSD (frota B-737); Revisão Geral dos Trens de Pouso – (C-130); Revisão Geral dos acessórios do motor T-56 (incluindo testes completos); Projeto recentemente adjudicado; F-5 – Serviços de engenharia aeron

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não pode analisar a sugestão tendo em vista a mesma estar incompleta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAP MANUTENÇÃO E ENGENHARIA BRASIL S.A.

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1362

2. Das Obrigações do Novo Operador com relação à área industrial e à renovação de contratos Comentário – Justificativa: O Edital prevê que os contratos de exploração das áreas do sítio aeroportuário em vigor serão respeitados pelo novo operador. Estabelece ainda que as renovações de tais contratos sejam negociadas livremente. Na hipótese de não ser acatada a solicitação da TAP ME de exclusão da área

industrial do sítio aeroportuário a ser licitado, deverá o edital estabelecer expressamente os princípios que irão pautar as condições de renovação e reajuste de contratos na referida área. Isso porque o Edital não contempla qualquer tipo de melhoria a ser realizada na referida área industrial, portanto, não há qualquer obrigação ou dever atribuído ao novo operador com relação ao desenvolvimento da área industrial. Pedido: Sendo assim, a exemplo das condições impostas para reajustes nas áreas operacionais do Aeroporto, e com objetivo de evitar renegociações em bases injustas, que rompam com o equilíbrio econômico financeiro dos contratos em vigor sem que estejam pautados por melhorias trazidas para essa área distante 4 km da operação principal do aeroporto, deverá o Edital ser complementado para contemplar: (i) Princípios que pautem a renegociação com base em melhorias, serviços, que beneficiem diretamente a exploração da área industrial; (ii) O Edital deve indicar de forma clara que não serão admitidos reajustes com base em impacto indireto das melhorias na área operacional do Aeroporto, mas que, diretamente, não aproveitam a área industrial; e (iii) Mensurações de benfeitorias e melhorias na área industrial por via de Indicadores de Qualidade específicos para a referida área, de maneira que se possa avaliar efetivamente benefícios que justifiquem reajustes. Por fim, o edital deve contemplar as melhorias necessárias na estrutura da área industrial, tais como: Modernização da estação de tratamento de água ETE; Pavimentação do acesso à ETE; Reforma do prédio do vestiário interno e externo; Modernização dos sistemas de energia das estações. As estações estão obsoletas com mais de 30 anos de utilização das áreas internas externas; Melhora sistema de distribuição interno de água e esgoto; Instalação das portas do hangar; Melhoria na Segurança no perímetro da área industrial (roubos da recorrentes na área industrial); Recuperação do piso do pátio interno e externo do hangar; Melhoria da qualidade da iluminação interna e externa na área industrial; Recuperação do sistema de fornecimento e suprimento de ar para as oficinas e hangar (modernização do compressores externos construídos para fornecer ar comprimido para as oficinas e hangar; Modernização dos geradores de emergência; Modernização dos elevadores de carga e passageiros; Modernização do sistema de ar condicionados dos prédios da área industrial; - Substituição do telhado do hangar e oficinas em vistas dos inúmeros vazamentos; Instalação de cabines de pintura aeronáutica no hanga

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que quanto aos preços cobrados pelo uso das áreas aeroportuárias por parte de uma administração privada, é importante destacar que a alocação destas áreas é disciplinada pela Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009. Esta Resolução substituiu o mecanismo de tabelamento de preços presente na Portaria nº 774/GM-2 e criou um mecanismo que propiciasse um ambiente de maior liberdade de negociação de preços, que diminuísse o poder de monopólio do gestor aeroportuário e que possibilitasse a entrada de novas empresas no aeroporto.

O mecanismo de compartilhamento de áreas reduz o poder de mercado do aeroporto sobre as aéreas exclusivas, na medida em que permite a migração entre as áreas compartilhadas e exclusivas, a qualquer tempo. As áreas exclusivas têm preço livremente pactuado entre o operador do aeródromo e a empresa interessada, enquanto as compartilhadas têm seus preços definidos proporcionalmente em razão do ressarcimento dos custos, sem fins lucrativos. Do mesmo modo, aspectos relativos à amortização de benfeitorias devem ser estabelecidos contratualmente entre as partes.

Entende-se que o mecanismo estabelecido na Resolução nº 113 é mais razoável do que a regulação direta dos preços das áreas aeroportuárias, aos moldes do que era feito pela Portaria nº 774/GM-2, pois permite a alocação das áreas de maneira eficiente.

Cabe ressaltar que, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1372
A alteração dos índices econômicos indicados impacta no reequilíbrio econômico-

financeiro contratual e, por isso, não pode ser definida de forma discricionária pela ANAC. Tendo isso em vista, sugerimos a alteração da redação da cláusula 1.9 para: “1.9. No caso de extinção dos índices econômicos indicados, os índices que deverão substituí-los deverão ser acordados entre ANAC e a Concessionária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na hipótese de extinção do referido índice, será adotado o índice oficial substituto. Na ausência de um índice oficial substituto, a ANAC definirá o índice mais adequado que será aplicado ao contrato. Em caso de alteração de equilíbrio econômico-financeiro, a minuta de contrato prevê medidas para a sua recomposição. A referida diretriz deve somar-se à necessária observância do contraditório e ampla defesa, garantidos à Concessionária por imperativo constitucional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1488

53. Contrato, Subcláusula 1.9 Sugerimos a alteração da Subcláusula 1.9 do Contrato no sentido de prever expressamente que, na ausência de índices oficiais substitutos, os índices econômicos indicados no Contrato serão definidos de comum acordo pela ANAC e pela Concessionária (e não somente mediante indicação pela ANAC).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na hipótese de extinção de índice, e na ausência de um índice oficial substituto, a ANAC definirá o índice mais adequado que será aplicado ao contrato. Em caso de alteração de equilíbrio econômico-financeiro, a minuta de contrato prevê medidas para a sua recomposição. A referida diretriz deve somar-se à necessária observância do contraditório e ampla defesa, garantidos à Concessionária por imperativo constitucional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1526

a) Inclusão de item que dá acesso às empresas aéreas, além da ANAC, a qualquer tempo, a todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo aeroportuário. Argumentação: • Contratos tem sido celebrados entre Concessionários e Distribuidoras de Combustíveis sem a participação das empresas aéreas, as quais em última instância pagam a conta de um contrato mal elaborado. Simplesmente, as Distribuidoras passam os custos e os acordos contratuais as aéreas pela transferência de preço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, caso sejam observadas pela ANAC práticas abusivas e discriminatórias por parte da Concessionária, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de regulação dos preços de Áreas e Atividades Operacionais consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Neste caso, o Contrato estabelece que:

"11.8 Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

Quanto à remuneração, o Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, preve, ainda, que:

"11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos

termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

"11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1562

79. Contrato, Subcláusula 3.1.68 Sugerimos que o valor da Garantia de Execução Contratual, previsto na Subcláusula 3.1.68 do Contrato, seja reduzido conforme a execução das obras pela Concessionária e ao longo da operação do respectivo aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o valor da Garantia de Execução Contratual é proporcional às obrigações da Concessionária no Contrato, tendo, portanto, seu valor reduzido de acordo com a Fase em que o Contrato se encontra, conforme demonstra tabela referente ao próprio item 3.1.67 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 3.1.70 da minuta de Contrato parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013).

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1574
<p>86. Contrato, Subcláusula 6.4 A Subcláusula 6.4 do Contrato prevê que “As Tarifas previstas no Anexo 4 - Tarifas serão reajustadas pelo IPCA, tendo como referência o período compreendido entre a data da publicação do Edital e a data de emissão da Ordem de Serviço da Fase I, observando-se a seguinte fórmula: [...]”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 6.4 do Contrato no sentido de prever que as Tarifas sejam reajustadas pelo IPCA, tendo como referência o período compreendido entre a data da publicação do Edital e a data de emissão de início do Estágio 3 da Fase I-A do Contrato, considerando que, de acordo com a Subcláusula 6.4.1 do Contrato, essa é a data pela qual entrarão em vigor.</p>
RESPOSTA DA ANAC:
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo da norma é manter a data de eficácia como data de referência para todos os reajustas tarifários.</p> <p>Ademais, é dever da Concessionária informar à população e aos usuários em geral qualquer alteração das tarifas cobradas, inclusive o novo valor, com pelo menos 30 dias de antecedência.</p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Renan Lopes Machado
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1610
<p>Contribuição para nova redação da cláusula 4.3 do Anexo 25 - Contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Rio de Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins Onde se lia: “4.3. As Receitas Tarifárias</p>

serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste contrato.” Leia-se: “4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas, previstas no Anexo 4 - Tarifas, arrecadadas pela Concessionária ou Partes Relacionadas de um dos Acionistas ou Terceiros contratados para a realização de operações remuneradas pelas Tarifas de Armazenagem e de Capatazia previstas nos itens 2.1.2.2.4. e 2.1.2.2.5 do Anexo 4, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste contrato.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a alteração proposta não é possível, tendo em vista que cabe somente à Concessionária a cobrança das tarifas aeroportuárias, uma vez que esta é a responsável, perante o Poder Concedente, pela prestação dos serviços objeto da concessão, remunerado pelas tarifas constantes do Anexo 4 - Tarifas do Contrato de Concessão.

Naturalmente, a Concessionária poderá terceirizar a prestação de atividades relacionadas às tarifas aeroportuárias, como já acontece com as atividades de limpeza do terminal ou inspeção de segurança de passageiros, por exemplo, ambas remuneradas pela tarifa de embarque. Contudo, a Concessionária é a responsável, perante a ANAC, pela prestação dos serviços relacionados à tarifa de embarque, ficando responsável, portanto, pela arrecadação da tarifa e repasse ao FNAC dos adicionais que lhe são de direito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Renan Lopes Machado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1613

Contribuição para nova redação da cláusula 4.6 do Anexo 25 - Contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Rio de Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins Onde se lia: “4.6. Os descontos tarifários concedidos deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda às condições para sua fruição.” Leia-se: “4.6. Os descontos tarifários concedidos deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda às condições para sua fruição à exceção daqueles concedidos para as atividades de Armazenagem e Capatazia.” Justificativa: A exemplo do que já é praticado pela INFRAERO com usuários que possuem grande volume de cargas, a concessão de descontos nas tarifas de armazenagem e capatazia poderia proporcionar a atração de maior volume de cargas ou cargas de alto valor agregado e fidelização de grandes clientes para o aeroporto. Essa mesma justificativa não se aplicaria às tarifas de passageiros.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o critério de isonomia na concessão de descontos tarifários visa impedir práticas anticoncorrenciais, estimulando a competição na prestação dos serviços de transporte aéreo.

No entanto, a natureza das atividades de Armazenagem e Capatazia é essencialmente diferente das demais atividades tarifárias por apresentar considerável substituíbilidade entre rotas/destinos. A atividade desenvolvida no terminal de cargas não é o objetivo final do contratante, mas o meio em que a carga é transportada até seu destino final de forma eficiente. Sendo assim, é justificável que a Concessionária tenha a prerrogativa para negociar contratos, de forma a atrair maior volume de cargas. Todavia, as práticas de desconto devem seguir critérios objetivos e extensíveis a todos que se enquadrem em tais critérios.

É importante ressaltar que a ANAC, sempre que verificar a existência de indícios de práticas restritivas à livre concorrência no setor de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, dará conhecimento dos fatos por meio de ofício ao CADE, que tomará as providências cabíveis de acordo com os preceitos da Lei nº 8.884/94.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Renan Lopes Machado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1616

Contribuição para nova redação da cláusula 11.7. do Anexo 25 - Contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Rio de Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins Onde se lia: “11.7. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.” Leia-se: “11.7. A remuneração pela utilização e/ou cessão de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo, prestadores de serviços de movimentação e armazenagem de carga alfandegada e prestadores de serviços de centro logístico (pátio para caminhões, consolidação e desconsolidação de cargas, armazenagem geral e outros serviços relacionados), será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.” Justificativa: A redação sugerida permite que a Concessionária, que não esteja interessada a realizar as atividades de Armazenagem e Capatazia de cargas e que pretenda dedicar-se apenas às operações aeroportuárias voltadas para passageiros e demais receitas não-tarifárias, possa contratar empresas mais habilitadas para desenvolver essas atividades, com maior eficiência operacional, gerando benefícios à Concessionária e aos usuários.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as atividades citadas no Anexo 4 - Tarifas - da minuta de Contrato, entre elas a armazenagem e capatazia de carga importada e a ser exportada, constituem atividades cuja responsabilidade pela prestação é exclusiva da Concessionária. Assim, não há, no momento, previsão de prestação dessas atividades por terceiros.

Naturalmente, a Concessionária poderá fazer uso de terceirização para determinadas atividades dentro do Terminal de Carga, a exemplo do que já ocorre com algumas atividades realizadas no terminal de passageiros (ex.: limpeza, inspeção de passageiros e bagagem de mão, etc). Contudo, a responsabilidade, perante o Poder Concedente, por tais atividades, no todo ou em parte, continua sendo da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1671

O item 4.28 dispõe: “A Proponente deverá apresentar, em sua proposta econômica, declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, com a devida comprovação dos poderes do seu signatário, na forma do modelo do Anexo 11 – Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira declarando a viabilidade da proposta econômica, emitida no papel timbrado da referida instituição, declarando, sob pena de responsabilidade, que...” Favor explicitar qual a abrangência da responsabilidade que a instituição financeira assume em função da emissão desta declaração.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a responsabilidade que a instituição financeira assume são aquelas previstas em lei, podendo ser penalizada em caso de emissão de atestado falso à órgão público.

Cabe ressaltar que a emissão do atestado de exequibilidade não gera qualquer obrigação à instituição financeira para que financie o projeto avaliado ou tenha participação no Consórcio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1675

O item 4.28.3 dispõe: “considera viável a concessão de financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura concessionária, nos montantes e nas condições apresentadas pela Proponente” Diante do exposto, favor esclarecer se esta afirmação deve ser compreendida como um compromisso firme, pela instituição financeira que emitir a declaração de que trata este item, de concessão de crédito à futura concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, pelo Contrato de Concessão, a emissão do atestado de exequibilidade não gera qualquer obrigação à instituição financeira para que financie o projeto avaliado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1676

Item 6.19. A falta de uma regulação definida do reajuste após o 5º ano da concessão traz incertezas e insegurança jurídica. Para tanto solicitamos a definição prévia de fórmula de reajuste após o 5º ano da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e entende que a ampla discussão pública, anterior à definição dos parâmetros da revisão, permitirá a participação de todos os agentes envolvidos no processo, inclusive a própria concessionária, que terá a oportunidade de manifestar seus interesses e preocupações, não podendo o interesse da

concessionária se sobrepor ao público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1696

Item 3.1.44.3. Considerando que somente as receitas auferidas pela Concessionária e por subsidiárias integrais serão computadas para fins de apuração de contribuição variável, entendemos que os demonstrativos contábeis previstos no item 3.1.44.3. do Contrato de Concessão deverão se referir tão somente às subsidiárias integrais da Concessionária. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item se aplica a todas subsidiárias da Concessionária, e não apenas às integrais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1709

O item 4.13 dispõe: “A prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo que não sejam remunerados por Receitas Tarifárias somente poderá ser realizada diretamente pela Concessionária por meio de subsidiária integral...” Entendemos por esta redação que todas as atividades que (i) gerem receitas não tarifárias e (ii) não sejam serviços auxiliares ao transporte aéreo podem ser realizadas diretamente pela Concessionária, ou seja, sem a necessidade de uma subsidiária integral da Concessionária. Está correto este entendimento?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto. Assim, a exploração de receita não tarifária, quando relativa à prestação de serviços auxiliares requer, necessariamente, a constituição de subsidiária integral pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1770

Supressão do item 3.19, uma vez que a vedação do item 3.18 a uma participação superior a 4%, no Consórcio, de Empresas Aéreas, suas Controladoras, Coligadas e Controladas, é coerente com a preocupação de verticalização excessiva no setor aéreo, sendo forma de evitar o denominado fortress effect, em que uma determinada companhia aérea assume uma vantagem competitiva exagerada em relação às demais, em prejuízo da livre concorrência, como entende a jurisprudência do TCU.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação de vínculo societário do operador aeroportuário com empresa aérea poderia afastar do certame operadores aeroportuários internacionais. A exceção convive com as preocupações de ordem concorrencial, dado que a participação das empresas aéreas em questão no mercado brasileiro é, por uma série de fatores, de pequena relevância, tornando possíveis incentivos a fechamento de mercado pouco prováveis. Assim, o benefício associado ao aumento na concorrência pelo mercado torna-se claramente preponderante.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1816

Com relação a Cláusula 4.30, para que o trabalho necessário à declaração da auditoria independente possa ser realizado de forma adequada e aderente às melhores práticas de auditoria, é necessário melhor detalhamento do objeto e do critério a ser analisado pela empresa de auditoria independente. É importante que se defina o que exatamente seria analisado dentro do chamado “Plano de Negócios” (Balanço de Pagamentos, DRE, Fluxo de Caixa, planilhas de suporte, outras premissas etc), bem como quais critérios e normas contábeis e tributárias devem ser aplicadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluído do Edital publicado em 03 de outubro de 2013 a exigência de análise por auditoria independente .

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1908

Dentre os requisitos mínimos do estatuto social recomenda-se a imposição desde já de regras de governança que impeça a INFRAERO de ter acesso a informações estratégica de cada aeroporto, bem como quanto à possibilidade de empresas aéreas terem participação maior que 4% (item 3.19 do edital). Recomenda-se a atuação da ANAC em conjunto com as autoridades de defesa da concorrência.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação de vínculo societário do operador aeroportuário com empresa aérea poderia afastar do certame operadores aeroportuários internacionais. A exceção convive com as preocupações de ordem

concorrencial, dado que a participação das empresas aéreas em questão no mercado brasileiro é, por uma série de fatores, de pequena relevância, tornando possíveis incentivos a fechamento de mercado pouco prováveis. Assim, o benefício associado ao aumento na concorrência pelo mercado torna-se claramente preponderante. Quanto ao acesso da INFRAERO às informações estratégicas da Concessionária, não é possível sua vedação, visto ser a primeira acionista com participação em 49% do capital social e com voto no conselho de administração.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1912

Tarifas: carga objeto de pena de perdimento e isenções Analisando-se a Tabela 13 do Anexo 4 tem-se a impressão de que (em sentido contrário ao regime jurídico aplicável: art. 25, 31 e 68 do Decreto-Lei 1.455/76; art. 647, § 1o, 701 e 794 do Decreto nº 6.759/09) o concessionário auferiria como receita tarifária a mesma e idêntica quantia equivalente a 5,5% do valor FOB, independentemente de carga restar depositada por 121 ou por um numero indefinido (ou infinito) de dias. Obviamente que tal hipótese seria um absurdo porque caracterizadora de enriquecimento ilícito da União, na medida em que ela usufruiria dos serviços de armazenagem e capatazia indefinidamente mediante o pagamento de uma quantia que claramente remunera apenas os 120 dias de prestação do serviço pelo concessionário. Por isso é que se recomenda a alteração da tabela 13 a fim de se estabelecer de modo claro que a prestação de serviços de armazenagem e capatazia por período superior a 120 dias ensejará uma cobrança. Ademais, o Anexo 4 também é falho ao tratar das isenções tarifárias. A cláusula 1.1.3 estabelece que “a concessionária deve observar as isenções tarifárias vigentes”; além disso, a cláusula 2.2.6.9 prescreve que “a concessionária deverá respeitar demais isenções ou descontos na prestação da atividade de armazenagem e capatazia previstos em Lei”. Da conjunção desses dois dispositivos poderíamos concluir que bastaria observar as hipóteses legais de isenções, de modo que o contrato seria completado pelos

diplomas legais aplicáveis. Contudo, o tema não se afigura tão simples, pois a própria ANAC aplica hipóteses de isenção ilegais e incompatíveis com o contrato. Basta a simples leitura das portarias 219/GC-5/01 (art. 20) e 544/GM/86 (art.2º) e confrontá-las com o art. 7º da Lei nº 6.009/73 para se concluir que algumas hipóteses de isenção não revogadas pela ANAC em tais portarias não têm respaldo na referida Lei. Vale observar, ainda que o próprio contrato (diversos itens da cláusula 2.2.6.8) enseja a cobrança de tarifas em sentido diverso ao que resta estabelecido nas referidas portarias. Por isso é que, em prestígio à segurança jurídica, recomenda-se que o contrato estabeleça o rol das isenções aplicáveis, consoantes aos casos expressamente previstos em lei ordinária, notadamente a Lei nº 6.009/73. Por fim, vale ressaltar a imprecisão terminológica do item 2.2.6.8.8, que acaba por conferir tratamento tarifário benéfico às cargas no regime de admissão temporária destinadas a, dentre outras atividades, a eventos “cívico-culturais”. Valeria reformular esse conceito a fim de clarificar a finalidade do dispositivo, sob pena de se desonerar eventos de notada natureza mercadológico-empresarial, tais como shows e espetáculos da grande indústria internacional de entretenimento. Dado que a intenção manifesta do dispositivo é desonerar eventos de caráter não-mercadológico, ou de menor apelo comercial, convém diferenciar as situações, de modo a deixar explícita e

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, segundo o artigo 8º da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização, para fins de definição das tarifas aplicáveis às concessões dos referidos aeroportos, deverão ser considerados os valores vigentes para as tarifas aeroportuárias relativas aos aeroportos objeto do Edital de Leilão ANAC nº 2/2011.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: marcelo batista

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1187

Não enendi porque o campo documento e item são OBRIGATORIOS. Minha contribuição é em relação ao estacionamento e mobilidade: Deveria ser liberado areas perto do aeroporto para que houvesse concorrência entre os estacionamentos e o preço ficasse compatível, por exemplo, ao de Curitiba (R\$13,00 por diária). Em relação à mobilidade é um absurdo que existe apenas 1 linha executiva e que esta linha seja explorada em regime de monopólio. Nenhum monopólio funciona, e a INFRAERO é um exemplo disto!. Sugiro linhas executivas para Belvedere, Alphaville, Sta Efigencia, Barroca Espero ter contribuído

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, além das atividades que geram receitas tarifárias, conforme definição constante do item 4.3 do Contrato, apenas os preços relativos a remuneração das Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo estão sujeitos a regulação por meio de tarifas-teto, caso ocorra descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

Entende-se que a atividade de estacionamento de veículos não deva ser incluída no rol de atividades sujeitas a regulação de preço, pois, diferentemente das atividades operacionais, existe a possibilidade de substituição entre os serviços oferecidos pelo estacionamento e outros serviços, como, por exemplo, transporte público coletivo e o transporte público privado.

Em relação à sugestão de criação de novas linhas de transporte intermunicipal, informamos que este tema não é de competência da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: marcelo batista

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1188

Não enendi porque o campo documento e item são OBRIGATORIOS. Minha contribuição é em relação ao estacionamento e mobilidade: Deveria ser liberado areas perto do aeroporto para que houvesse concorrência entre os estacionamentos e o preço ficasse compatível, por exemplo, ao de Curitiba (R\$13,00 por diária). Em relação à mobilidade é um absurdo que existe apenas 1 linha executiva e que esta linha seja explorada em regime de monopólio. Nenhum monopólio funciona, e a INFRAERO é um exemplo disto!. Sugiro linhas executivas para Belvedere, Alphaville, Sta Efigencia, Barroca Espero ter contribuido

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, além das atividades que geram receitas tarifárias, conforme definição constante do item 4.3 do Contrato, apenas os preços relativos a remuneração das Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo estão sujeitos a regulação por meio de tarifas-teto, caso ocorra descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

Entende-se que a atividade de estacionamento de veículos não deva ser incluída no rol de atividades sujeitas a regulação de preço, pois, diferentemente das atividades operacionais, existe a possibilidade de substituição entre os serviços oferecidos pelo estacionamento e outros serviços, como, por exemplo, transporte público coletivo e o

transporte público privado.

Em relação à sugestão de criação de novas linhas de transporte intermunicipal, informamos que este tema não é de competência da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: marcelo batista

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1189

Não enendi porque o campo documento e item são OBRIGATORIOS. Minha contribuição é em relação ao estacionamento e mobilidade: Deveria ser liberado areas perto do aeroporto para que houvesse concorrência entre os estacionamentos e o preço ficasse compatível, por exemplo, ao de Curitiba (R\$13,00 por diária). Em relação à mobilidade é um absurdo que existe apenas 1 linha executiva e que esta linha seja explorada em regime de monopólio. Nenhum monopólio funciona, e a INFRAERO é um exemplo disto!. Sugiro linhas executivas para Belvedere, Alphaville, Sta Efigencia, Barroca Espero ter contribuido

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, além das atividades que geram receitas tarifárias, conforme definição constante do item 4.3 do Contrato, apenas os preços relativos a remuneração das Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo estão sujeitos a regulação por meio de tarifas-teto, caso ocorra descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas

pela ANAC.

Entende-se que a atividade de estacionamento de veículos não deva ser incluída no rol de atividades sujeitas a regulação de preço, pois, diferentemente das atividades operacionais, existe a possibilidade de substituição entre os serviços oferecidos pelo estacionamento e outros serviços, como, por exemplo, transporte público coletivo e o transporte público privado.

Em relação à sugestão de criação de novas linhas de transporte intermunicipal, informamos que este tema não é de competência da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: marcelo batista

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1190

Não entendi porque o campo documento e item são OBRIGATORIOS. Minha contribuição é em relação ao estacionamento e mobilidade: Deveria ser liberado áreas perto do aeroporto para que houvesse concorrência entre os estacionamentos e o preço ficasse compatível, por exemplo, ao de Curitiba (R\$13,00 por diária). Em relação à mobilidade é um absurdo que existe apenas 1 linha executiva e que esta linha seja explorada em regime de monopólio. Nenhum monopólio funciona, e a INFRAERO é um exemplo disto!. Sugiro linhas executivas para Belvedere, Alphaville, Sta Efigencia, Barroca Espero ter contribuido

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, além das atividades que geram receitas tarifárias, conforme definição constante do item 4.3 do Contrato, apenas os preços relativos a remuneração das Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo estão sujeitos a regulação por meio de tarifas-teto, caso ocorra descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

Entende-se que a atividade de estacionamento de veículos não deva ser incluída no rol de atividades sujeitas a regulação de preço, pois, diferentemente das atividades operacionais, existe a possibilidade de substituição entre os serviços oferecidos pelo estacionamento e outros serviços, como, por exemplo, transporte público coletivo e o transporte público privado.

Em relação à sugestão de criação de novas linhas de transporte intermunicipal, informamos que este tema não é de competência da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: marcelo batista

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1191

Não enendi porque o campo documento e item são OBRIGATORIOS. Minha contribuição é em relação ao estacionamento e mobilidade: Deveria ser liberado areas perto do aeroporto para que houvesse concorrência entre os estacionamentos e o preço ficasse compatível, por exemplo, ao de Curitiba (R\$13,00 por diária). Em relação à mobilidade é um absurdo que existe apenas 1 linha executiva e que esta linha seja explorada em regime de monopólio. Nenhum monopólio funciona, e a INFRAERO é um exemplo disto!. Sugiro linhas executivas para Belvedere, Alphaville, Sta Efigencia, Barroca Espero ter contribuido

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, além das atividades que geram receitas tarifárias, conforme definição constante do item 4.3 do Contrato, apenas os

preços relativos a remuneração das Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo estão sujeitos a regulação por meio de tarifas-teto, caso ocorra descumprimento do disposto no item 11.7 (item 11.8 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) do Contrato.

São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

Entende-se que a atividade de estacionamento de veículos não deva ser incluída no rol de atividades sujeitas a regulação de preço, pois, diferentemente das atividades operacionais, existe a possibilidade de substituição entre os serviços oferecidos pelo estacionamento e outros serviços, como, por exemplo, transporte público coletivo e o transporte público privado.

Em relação à sugestão de criação de novas linhas de transporte intermunicipal, informamos que este tema não é de competência da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rosimeire de Brito Peres Rovetto

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1195

Espaço na área comercial para abertura loja para atender os usuários do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que seu conteúdo não foi suficiente para análise.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Rosimeire de Brito Peres Rovetto
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1196
Espaço para abertura loja no espaço comercial para atender os usuários do aeroporto
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que seu conteúdo não foi suficiente para análise.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Maíra Guerra Bastos
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1249
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 11.4. “A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público, na forma a ser definida pela ANAC.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 11.4. “A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público, na forma a ser acordada entre as partes.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que a disponibilização, pela concessionária, de espaços e tempo de mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público seja feita na forma a ser acordada entre as partes, de forma a

respeitar os contratos de publicidade celebrados pela concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a disponibilização dos espaços e tempos de mídias destinados à veiculação de publicidade se dará conforme a prática usual dos aeroportos, e de acordo com os princípios da administração pública. Assim, entende-se que a ausência de menção explícita a negociação entre as partes não impede que a concessionária participe e interfira na forma de disponibilização dos tempos e espaços que serão destinados à veiculação de publicidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1250

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 11.5. “Nas áreas institucionais destinadas a serviços públicos obrigatórios pela legislação e regulamentação vigentes, a Concessionária cederá os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 11.5. “Nas áreas institucionais destinadas a serviços públicos obrigatórios pela legislação e regulamentação vigentes, a Concessionária cederá os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário.” Cláusula 11.5.1. “São consideradas despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, no mínimo, as despesas referentes aos serviços de fornecimento de telecomunicação, fornecimento de gás, energia elétrica, água e esgoto, serviços de remoção, coleta e incineração de lixo, dentre outros serviços que forem utilizados pelo órgão ou entidade do Poder Público, cobrados na forma de recuperação de despesas.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja estabelecido no Contrato de Concessão o que são despesas ordinárias, para fins de reforçar a obrigatoriedade de rateio de tais

despesas com órgãos e entidades do Poder Público.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, tendo em vista que a matéria já é tratada em regulamentação específica. Com efeito, conforme o artigo 12 da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009:

"Art. 12. O operador do aeródromo celebrará os atos próprios e fixará o preço específico pela utilização das áreas nos termos da legislação aplicável, observadas as seguintes disposições:

I - a utilização das áreas administrativas públicas, prevista no art. 4º, e a utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto, prevista no inciso I do art. 6º, terão preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos, sendo vedado o tratamento discriminatório entre as empresas usuárias das áreas compartilhadas;"

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1290

Estamos enviando via formulário pois o assunto não foi abordado nos editais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, assim como outras atividades de apoio ao transporte aéreo de carga e de pessoas, dentre as quais podemos citar a realização de catering, manuseio de bagagem, limpeza de aeronaves, etc, a operação da carga não é atribuição exclusiva do operador aeroportuário. A atividade de operação de carga, como as demais atividades citadas, pode ser enquadrada como serviço auxiliar, conforme disposto na Resolução nº 116/2009:

“Art. 1º São serviços auxiliares ao transporte aéreo aqueles prestados para apoio às operações do transporte aéreo que estão descritos no Anexo desta Resolução.

(...)

“MOVIMENTAÇÃO DE CARGA - Transporte entre aeronaves e terminais aeroportuários, manuseio e movimentação nos terminais aeroportuários e áreas de transbordo, bem como a colocação, arrumação e retirada de cargas, bagagens, correios e outros itens, em aeronaves.” (grifo nosso)

PROTEÇÃO DA CARGA E OUTROS ITENS - Supervisão e controle de segurança de toda a atividade relacionada com a carga aérea e outros itens, desde a sua origem até o embarque na aeronave, através de métodos e procedimentos de proteção.”

Diferentemente da infraestrutura aeroportuária, cujo alto custo fixo e baixo custo marginal, principalmente no que se refere aos ativos imobilizados como terminais e pistas, faz com que alguns serviços aeroportuários possam ser enquadrados como monopólios naturais, os serviços de apoio ao transporte aéreo, por outro lado, podem ser prestados, em muitos casos, em regime de concorrência. No caso da operação de carga doméstica, dado à existência de múltiplos operadores em determinados aeroportos que já realizam essa atividade, verifica-se que não se trata de atividade de natureza monopolista, sendo factível e interessante para os usuários que sua prestação ocorra em ambiente competitivo.

Historicamente, a carga doméstica tem sido operada diretamente pelas empresas aéreas em armazéns arrendados para esse fim em diversos aeroportos. A variedade de arranjos para a prestação desses serviços, inclusive a prestação pelo próprio operador, permite que haja concorrência o que, por sua vez, proporciona melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços.

Dessa forma, dada as características desse tipo de serviço, entende-se que a sugestão de regulação de preços destas áreas não é a melhor opção. Contudo, tendo em vista a possibilidade de transferência do poder de monopólio do aeroporto para a atividade competitiva, torna-se necessário o monitoramento do acesso a essas áreas, bem como o acompanhamento dos preços cobrados pelos aeroportos. Assim, informamos que as atividades de armazenagem e capatazia doméstica entrarão no rol das Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário do item 11.7 do Contrato de Concessão, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

O objetivo da classificação de áreas operacionais é delimitar o escopo de atividades sobre o qual se aplicará as regras referentes à remuneração e acesso definidas na Seção II do Capítulo XI do Contrato, a saber:

11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.8.1. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes;

11.8.2. Fica a critério da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes;

11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.10. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no

Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço.

11.10.1. A limitação disposta no item anterior poderá ser aplicada para eventual redução de número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, observadas as diretrizes fixadas em regulação da ANAC.

11.10. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

Não obstante, em relação à especificação “de indicadores de capacidade aeroportuária e de serviços da Concessionária em relação infraestrutura para armazenagem e movimentação de carga” esclarecemos que, sob o aspecto legal, a Lei de Concessões estabelece a necessidade de estarem previstas no edital as condições necessárias à prestação adequada do serviço, não sendo imperiosa a definição extensiva e exaustiva das regras acerca do modo, forma e condições da prestação, vez que referidas regras, ademais, resultam de regulamentos impostos pelo próprio Poder Concedente, no caso a ANAC.

Em se tratando de atividade regulada, o conteúdo do contrato de concessão é integrado pela regulação atinente ao objeto da concessão, podendo ser, conforme o caso, desnecessária a repetição de dispositivos ou a antecipação de regras que podem ser construídas mediante processo regulatório submetido a ampla discussão pública. Nesse sentido, é importante destacar que não foram estabelecidos indicadores de qualidade de serviço – IQS para a movimentação de cargas em função da natureza específica deste mercado. Diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio quanto em terminais alfandegados fora do sítio (Estação Aduaneira Interior – EADI ou Porto Seco), que seguem legislação específica da Receita Federal. Além da potencial (e tipicamente efetiva) competição com os Portos Secos, os aeroportos competirão entre si no mercado de carga aérea. Em estruturas competitivas espera-se que a própria dinâmica do mercado seja capaz de produzir resultados satisfatórios.

Entende-se que pelas características do mercado não há a necessidade de pré-

estabelecer em contrato indicadores específicos de qualidade de serviço sobre a atividade de carga aérea, sendo suficiente, para o caso, dispositivo contratual que preveja a possibilidade de edição de normativo próprio sobre a matéria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1307

Texto original: 11.6. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC. Proposta: 11.6. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, como também aquelas necessárias à implementação de Elementos Aeroportuários Obrigatórios, além de outras que venham a ser definidas pela ANAC. Justificativa: Ampliar o escopo das atividades e recursos essenciais que são vinculados às operações de vôos, tais como manutenção de aeronaves e outras que estão listadas na definição de Elementos Aeroportuários Obrigatórios.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. O objetivo da classificação de áreas operacionais é delimitar o escopo de atividades sobre o qual se aplicará as regras referentes à remuneração e acesso definidas no Capítulo XI da Seção II da minuta de Contrato.

Assim, a definição das Áreas e Atividades Operacionais teve o objetivo de resguardar a competição nas atividades que usualmente são prestadas por terceiros e que são essenciais para a prestação dos serviços de transporte aéreo dentro do sítio aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1309

Texto original: 11.9. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço. Proposta: Remoção do item 11.9 na íntegra. Justificativa: Não está claro o que seria a “falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes”. A existência da cláusula pode levar a decisões arbitrárias e à criação de barreiras contra a competitividade entre prestadores de serviço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A contribuição sugere a remoção do item 11.9 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência alegando que não está claro o que seria a “falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes”. Note que a regra geral é aquela estabelecida no item 11.8 de referida minuta (item 11.9 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013):

“11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos

termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.”

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Dario Matsuguma

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1319

CONTRIBUIÇÃO DA ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., REFERENTE À CONSULTA PÚBLICA Nº 5/2013 PARA CONCESSÃO DA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS DO GALEÃO (RJ) e CONFINS (MG).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, assim como outras atividades de apoio ao transporte aéreo de carga e de pessoas, dentre as quais podemos citar a realização de catering, manuseio de bagagem, limpeza de aeronaves, etc, a operação da carga não é atribuição exclusiva do operador aeroportuário. A atividade de operação de carga, como as demais atividades citadas, pode ser enquadrada como serviço auxiliar, conforme disposto na Resolução nº 116/2009:

“Art. 1º São serviços auxiliares ao transporte aéreo aqueles prestados para apoio às operações do transporte aéreo que estão descritos no Anexo desta Resolução.

(...)

“MOVIMENTAÇÃO DE CARGA - Transporte entre aeronaves e terminais aeroportuários, manuseio e movimentação nos terminais aeroportuários e áreas de transbordo, bem como a colocação, arrumação e retirada de cargas, bagagens, correios e outros itens, em aeronaves.” (grifo nosso)

PROTEÇÃO DA CARGA E OUTROS ITENS - Supervisão e controle de segurança de toda a atividade relacionada com a carga aérea e outros itens, desde a sua origem até o embarque na aeronave, através de métodos e procedimentos de proteção."

Diferentemente da infraestrutura aeroportuária, cujo alto custo fixo e baixo custo marginal, principalmente no que se refere aos ativos imobilizados como terminais e pistas, faz com que alguns serviços aeroportuários possam ser enquadrados como monopólios naturais, os serviços de apoio ao transporte aéreo, por outro lado, podem ser prestados, em muitos casos, em regime de concorrência. No caso da operação de carga doméstica, dado à existência de múltiplos operadores em determinados aeroportos que já realizam essa atividade, verifica-se que não se trata de atividade de natureza monopolista, sendo factível e interessante para os usuários que sua prestação ocorra em ambiente competitivo.

Historicamente, a carga doméstica tem sido operada diretamente pelas empresas aéreas em armazéns arrendados para esse fim em diversos aeroportos. A variedade de arranjos para a prestação desses serviços, inclusive a prestação pelo próprio operador, permite que haja concorrência o que, por sua vez, proporciona melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços.

Dessa forma, dada as características desse tipo de serviço, entende-se que a sugestão de regulação de preços destas áreas não é a melhor opção. Contudo, tendo em vista a possibilidade de transferência do poder de monopólio do aeroporto para a atividade competitiva, torna-se necessário o monitoramento do acesso a essas áreas, bem como o acompanhamento dos preços cobrados pelos aeroportos. Assim, informamos que as atividades de armazenagem e capatazia doméstica entrarão no rol das Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário do item 11.7 do Contrato de Concessão, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

O objetivo da classificação de áreas operacionais é delimitar o escopo de atividades sobre o qual se aplicará as regras referentes à remuneração e acesso definidas na Seção II do Capítulo XI do Contrato, a saber:

11.8. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da

ANAC.

11.8.1. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes;

11.8.2. Fica a critério da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes;

11.8.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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.

11.8.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.9. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

11.10. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço.

11.10.1. A limitação disposta no item anterior poderá ser aplicada para eventual redução de número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, observadas as diretrizes fixadas em regulação da ANAC.

11.10. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a

Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

Não obstante, em relação à especificação “de indicadores de capacidade aeroportuária e de serviços da Concessionária em relação infraestrutura para armazenagem e movimentação de carga” esclarecemos que, sob o aspecto legal, a Lei de Concessões estabelece a necessidade de estarem previstas no edital as condições necessárias à prestação adequada do serviço, não sendo imperiosa a definição extensiva e exaustiva das regras acerca do modo, forma e condições da prestação, vez que referidas regras, ademais, resultam de regulamentos impostos pelo próprio Poder Concedente, no caso a ANAC.

Em se tratando de atividade regulada, o conteúdo do contrato de concessão é integrado pela regulação atinente ao objeto da concessão, podendo ser, conforme o caso, desnecessária a repetição de dispositivos ou a antecipação de regras que podem ser construídas mediante processo regulatório submetido a ampla discussão pública. Nesse sentido, é importante destacar que não foram estabelecidos indicadores de qualidade de serviço – IQS para a movimentação de cargas em função da natureza específica deste mercado. Diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio quanto em terminais alfandegados fora do sítio (Estação Aduaneira Interior – EADI ou Porto Seco), que seguem legislação específica da Receita Federal. Além da potencial (e tipicamente efetiva) competição com os Portos Secos, os aeroportos competirão entre si no mercado de carga aérea. Em estruturas competitivas espera-se que a própria dinâmica do mercado seja capaz de produzir resultados satisfatórios.

Entende-se que pelas características do mercado não há a necessidade de pré-estabelecer em contrato indicadores específicos de qualidade de serviço sobre a atividade de carga aérea, sendo suficiente, para o caso, dispositivo contratual que preveja a possibilidade de edição de normativo próprio sobre a matéria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1331

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confinis, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que diversos aspectos do serviço prestado pela Concessionária serão avaliados por meio de indicadores de qualidade de serviço (Apêndice C – Anexo 02 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), entre eles alguns daqueles citados na contribuição, por exemplo: pontes de embarque, disponibilidade de carrinhos de bagagem, tempo de

inspeção de segurança. Esclarece ainda que o mesmo Anexo 02, cláusula 12.8, prevê a possibilidade de outros indicadores, não previstos no Apêndice C, serem adicionados ao Plano de Qualidade de Serviço desde que acordados entre as companhias aéreas usuárias do aeroporto e a Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1346

"TEXTO ORIGINAL: 11.1.2. a remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante;" "PROPOSTA: 11.1.2. a ANAC estabelecerá a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto." Justificativa: É atribuição da ANAC estabelecer regime tarifário dos preços específicos, por força do Decreto-Lei nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre sua estrutura organizacional bem como aprovação de seu regulamento, mais especificamente no ANEXO 1, artigo 11, inciso III. Reforça esta atribuição a Resolução 110, de 15 de setembro de 2009, em seu artigo 39 alínea "m".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. Entende-se que a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto desde o início do Contrato de Concessão seria ineficiente, pois os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

A escolha regulatória é de não fazer uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência intervirá somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver

seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

Ressalta-se que uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1353

"TEXTO ORIGINAL: 11.7.3. Para avaliar a observância do disposto no item 11.7, a ANAC monitorará os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observará 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. "

Proposta: EXCLUSÃO DO TEXTO Justificativa: É atribuição da ANAC estabelecer regime tarifário dos preços específicos, por força do Decreto-Lei nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre sua estrutura organizacional bem como aprovação de seu regulamento, mais especificamente no ANEXO 1, artigo 11, inciso III. Reforça esta atribuição a Resolução 110, de 15 de setembro de 2009, em seu artigo 39 alínea "m".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. Entende-se que a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto desde o início do Contrato de Concessão seria ineficiente, pois os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de

estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

A escolha regulatória é de não fazer uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência intervirá somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

Ressalta-se que uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1354

"TEXTO ORIGINAL: 11.7.4. Em caso de descumprimento do disposto no item 11.7, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato." Proposta: EXCLUSÃO DO TEXTO Justificativa: É atribuição da ANAC estabelecer regime tarifário dos preços específicos, por força do Decreto-Lei nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre sua estrutura organizacional bem como aprovação de seu regulamento, mais especificamente no ANEXO 1, artigo 11, inciso III. Reforça esta atribuição a Resolução 110, de 15 de setembro de 2009, em seu artigo 39 alínea "m".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. Entende-se que a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto desde o início do Contrato de Concessão seria ineficiente, pois os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

A escolha regulatória é de não fazer uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência intervirá somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

Ressalta-se que uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1388

8. Edital, Capítulo IV, Seção IV (Da Proposta Econômica) Com vistas ao auxílio na elaboração da Proposta Econômica pelas licitantes, solicitamos que sejam disponibilizados pela ANAC dados adicionais que seriam extremamente úteis para realizar a previsão de tráfego, quais sejam: • histórico da demanda de tráfego dos aeroportos, objeto do Edital em questão (referente, no mínimo, ao período de 2000 a

2013); • percentagem Outbound/Inbound por mercado (brasileiros e estrangeiros); • percentagem de passageiros em trânsito por destino principal; • percentagem de passageiros em conexão; • origem e destino dos passageiros em trânsito nos aeroportos de Galeão e Confins; • perfil de passageiros (negócios/turismo), com base em pesquisas anteriores; • percentagem de usuários de transportes que utilizam os aeroportos; • histórico da demanda diária de carga e de ATM (Air Traffic Movement); • detalhes da programação de voos para ano de 2013.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os interessados podem acessar informações sobre movimentação de passageiros, aeronaves e carga, além das informações financeiras relativas aos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim (GIG) e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (CNF) por meio do endereço eletrônico http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/. Demais informações sobre contratos comerciais e administrativos, meio ambiente e plantas de engenharia estarão disponíveis mediante prévio agendamento com a Secretaria de Aviação Civil pelo email concessoesgigcnf@aviacaocivil.gov.br.

Adicionalmente, ressalta-se que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, os estudos apresentados não são vinculam os Proponentes ao estabelecer suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1442

Diante da possibilidade de instalação de uma ferrovia de alta velocidade ligando Campinas ao Rio de Janeiro nos próximos anos, favor incluir o risco de demanda entre os riscos do Poder Concedente. Alternativamente, favor permitir que o risco de demanda seja passível de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de

Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto. Ademais, informa-se que foi inserida na Subseção XI da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, cláusulas específicas que definem os direitos e deveres da Concessionária do Aeroporto no que tange à interface com o TAV.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1454

A Subcláusula 11.1.5 do Contrato prevê que “em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade e encampação, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto poderá, independentemente de indenização, denunciar os contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão”. (grifos nossos) Sugerimos a alteração da Subcláusula 11.1.5 do Contrato no sentido de excluir a expressão “independentemente de indenização” prevista, vez que, no caso de extinção, por exemplo, por encampação, a Concessionária não é responsável pelo pagamento de qualquer indenização.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1457

A Subcláusula 11.5 do Contrato prevê que “Nas áreas institucionais destinadas a serviços públicos obrigatórios pela legislação e regulamentação vigentes, a Concessionária cederá os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário”. Sugerimos a alteração da Subcláusula 11.5 do Contrato no sentido de prever uma limitação dos espaços das áreas institucionais destinadas a serviços públicos obrigatórios pela legislação e regulamentação vigentes, a serem cedidas pela Concessionária para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, tendo em vista que a matéria já é tratada em regulamentação específica. Com efeito, conforme o art. 4º da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009:

“Art. 4º O operador do aeródromo, quando necessário, disponibilizará aos órgãos ou entidades

competentes as áreas administrativas públicas destinadas a:

I - serviço de proteção ao voo;

II - serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio;

III - serviço de atendimento ao público e fiscalização da aviação civil;

IV - serviço de Polícia Federal;

V - serviços de Polícia Civil e Polícia Militar;

VI - serviço do Sistema Brasileiro de Inteligência;

VII - serviço de Juizado de Menores;

VIII - serviço de vigilância sanitária;

IX - serviço de vigilância agropecuária;

X - serviço de fiscalização aduaneira;

XI - outros serviços públicos considerados necessários, a critério do operador do aeródromo.

Parágrafo único. Caberá ao operador do aeródromo determinar a localização e o tamanho apropriados das áreas tratadas neste artigo.” (grifo nosso)

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1548

a) Historicamente tem se verificado que os concessionários, na necessidade de produzir mais receita, irão, criativamente, procurar meios de justificar aumentos nas receitas não tarifárias. Assim a regulamentação deve ser bastante clara e objetiva evitando que serviços essenciais para as companhias aéreas sejam classificados como não tarifários. Quando não regulado corretamente, uma sala de “backoffice” pode ter seu valor de aluguel aumentado em mais de 100% (exemplos constatados nas recentes negociações dos concessionários de GRU, VCP e BSB). Aeroportos também tem forçado as companhias aéreas a usar o sistema aeroportuário, com a cobrança de preços Premium para o uso. Este tipo de abuso de poder do monopólio natural deve ser impedido, fazendo uma clara divisão na regulação, entre tarifas aeroportuárias (relativa as atividades essenciais da companhia aérea e da atividade

de passageiros) com regras limitando os preços aos seus limites máximos, e receitas não tarifadas ou não reguladas (lojas de renda, imóveis, hotéis, taxis, estacionamento). b) Damos destaque as áreas de abastecimento de combustíveis de aviação que até pouco tempo não entram em licitação, por serem considerados serviços essenciais aos aeroportos. Este tipo de serviço que é pago pelas companhias aéreas como cliente final, ainda tem seu preço variando de acordo com o preço do “jet fuel” no mercado local (o mais alto do mundo) e fixado de acordo com a cotação do dólar americano. Nossa proposta é de que esta fórmula de preço seja fixada com base na média histórica dos últimos três anos, corrigido anualmente pela média móvel e denominado em moeda local. Afinal, nada mais é que um aluguel de área por onde passam os dutos de combustível e de nada está atrelado a flutuação do preço do “jet fuel”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão possui itens específicos com o objetivo de coibir o abuso do poder de monopólio e as práticas discriminatórias no tocante a exploração de áreas consideradas essenciais para o transporte aéreo.

Com efeito, o item 11.7 (item 11.8 na redação do Contrato de Concessão publicado no dia 03 de outubro de 2013) estabelece a livre negociação para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, porém, veda práticas discriminatórias e abusivas.

O item 11.7.4. (item 11.8.4 na redação do Contrato de Concessão publicado no dia 03 de outubro de 2013) estabelece que, no caso de descumprimento da livre negociação para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais “a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1581

As companhias aéreas, maior usuário do aeroporto, não estão sendo consultadas na formalização do documento de concessão Argumentação: • As companhias aéreas devem ser parte integrante do planejamento de negócios de um aeroporto, através de um processo regular de consulta junto aos comitês aeroportuários (ACC – Airport Consultative Committee e AOC – Comitê dos Operadores Aéreos), e deve ter caráter mandatório. • A OACI – Organização da Aviação Civil Internacional, através da Resolução Doc 9082 (Política sobre tarifas Aeroportuárias e Navegação Aérea) recomenda a consulta aos usuários no que se refere as tarifas para serviços aeronáuticos e essenciais. • O contrato de concessão não traz nenhuma referência a qualquer diretriz ou resolução da OACI. • A consulta ao principal usuário é amplamente reconhecida como o elemento chave para a boa gestão de um aeroporto. Os aeroportos mais bem sucedidos do mundo, bem como prestadores de navegação aérea possuem um processo de consulta estruturado que envolve os usuários-chave em todas as grandes decisões, inclusive aquelas relacionadas ao planejamento sobre investimentos. • A falta de participação dos clientes chaves no planejamento estratégico do aeroporto, conforme recomendação da OACI, pode resultar em investimentos não necessários, e que não servem para incentivar o crescimento do aeroporto e suas melhorias operacionais. • Recentemente, durante o desenvolvimento do edital de concessão do Aeroporto de San Juan (Porto Rico/FAA), as companhias aéreas foram envolvidas no processo desde o seu início, para ajudar a redigir o acordo de uso e o contrato de concessão. • O envolvimento positivo das empresas aéreas resultou no planejamento de investimentos com instruções mais definidas e taxas aeroportuárias congeladas durante cinco anos, sujeitas apenas as correções inflacionárias. • Isso resultará em uma concessão que será impulsionada por ganhos de eficiência, crescimento de tráfego e fortes receitas comerciais. • A IATA é a favor de uma abordagem ampla da regulamentação da concessão. O atual documento de concessão apresentado para os aeroportos de GIG e CNF é muito

detalhado e deixa muito espaço para interpretação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que vários aspectos das diretrizes postas nos documentos DOC 9082 e DOC 9562 da OACI estão contemplados nos documentos jurídicos das concessões ora em análise. Nesta esteira, o item 12.3. do Anexo 2 à minuta de Contrato já prevê a consulta a que a contribuição faz referência.

Adicionalmente, a ANAC compreende as preocupações ora apresentadas e acrescenta que tem acompanhado o histórico internacional de privatizações e concessões em âmbito internacional de modo a obter conhecimento sobre os erros e acertos dessas experiências.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1622

A Cláusula 10.8.1 da minuta de Contrato de Concessão admite a possibilidade – após 5 anos do início da concessão, contados da data de eficácia – de entidades, suas controladoras, controladas, coligadas ou entidades sobre controle comum, que sejam acionistas diretos ou indiretos da Concessionária dos Aeroportos concedidos, serem admitidos como acionistas da Concessionária, desde que haja autorização da ANAC. Se existe a possibilidade de haver participação cruzada de acionistas diretos ou indiretos da Concessionária dos Aeroportos concedidos no futuro, referida possibilidade não deveria ser aberta já no momento da licitação, quando efetivamente haverá competição entre os agentes que participação do certame?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item referido foi alterada de maneira a espelhar a mesma restrição prevista no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1651

Sugerimos a inclusão de nova cláusula 3.7 no seguinte sentido: “3.7. A não consecução das capacidades indicadas nos itens 3.1 e 3.4 do presente Anexo decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos caracteriza risco do Poder Concedente, dando ensejo ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato“. Como consequência disso, sugerimos a inclusão de nova subcláusula à cláusula 5.2 do Contrato de Concessão atribuindo os riscos decorrentes de tal circunstância ao Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme o item 3.1.22 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), a Concessionária tem assegurada a capacidade do sistema de pistas, conforme Anexo 10 – Capacidade do Sistema de Pistas. Logo entende-se que eventuais normas específicas da ANAC que afetem os valores de capacidade do sistema de pistas assegurados pelo Anexo, desde que sejam atendidas todas as condicionantes do Anexo 10, constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente e poderão ensejar revisão extraordinária.

Ademais, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Lucas Scaff

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1666

5.4.5. Solicitamos a disponibilização das informações de detalhadas a respeito dos custos de movimentação de terra, previstos na página 55 (R\$ 798,50). Tendo em vista a obrigação do Poder Público de disponibilizar todas as informações relevantes para o procedimento licitatório e para a formulação das propostas dos licitantes, e em função de o valor total de tais custos parecer baixo em vista das condições do solo e da contaminação da Baía de Guanabara, é fundamental que sejam disponibilizadas as informações a respeito dos componentes detalhados dos custos de tal item.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os interessados podem acessar informações sobre movimentação de passageiros, aeronaves e carga, além das informações financeiras relativas aos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim (GIG) e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (CNF) por meio do endereço eletrônico http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/. Demais informações sobre contratos comerciais e administrativos, meio ambiente e plantas de engenharia estarão disponíveis mediante prévio agendamento com a Secretaria de Aviação Civil pelo email concessoesgigcnf@aviacaocivil.gov.br.

Adicionalmente, ressalta-se que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, os estudos apresentados não são vinculam os Proponentes ao estabelecer suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1668

Item 5.4.5. O Relatório 2 – Estudos de Engenharia e afins para GIG estabelece em sua Tabela 4-2 (página 2 de 5), constante da página 55 do citado relatório, os custos estimados para construção de pistas. Solicitamos que tais custos discriminem os custos estimados para dragagem e remoção de terra, bem como aqueles custos decorrentes de pagamentos, taxas e impostos devidos à União Federal em decorrência da construção de sistema de pistas em área sob a égide da Secretaria de Patrimônio da União.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, os estudos apresentados não vinculam os Proponentes ao estabelecer suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1687

Item 10.8.1. A redação da cláusula precisa ser ajustada, pois, ao que parece, a intenção é exigir a aprovação da ANAC para as transferências de ações do Acionista Privado ou da Concessionária para concessionárias de aeroportos existentes no Brasil. Caso esse entendimento esteja correto, sugerimos padronizar a redação das cláusulas 10.7.3 e 10.8.1.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 10.7.3 se aplica aos cinco primeiros anos da concessão, enquanto o item 10.8.1 se aplica aos demais anos, logo a alteração sugerida não é necessária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Lucas Scaff

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1753

5.4.5. Solicitamos a disponibilização das informações de detalhadas a respeito dos custos de movimentação de terra, previstos na página 55 (R\$ 798,50). Tendo em vista a obrigação do Poder Público de disponibilizar todas as informações relevantes para o procedimento licitatório e para a formulação das propostas dos licitantes, e em função de o valor total de tais custos parecer baixo em vista das condições do solo e da contaminação da Baía de Guanabara, é fundamental que sejam disponibilizadas as informações a respeito dos componentes detalhados dos custos de tal item.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os interessados podem acessar informações sobre movimentação de passageiros, aeronaves e carga, além das informações financeiras relativas aos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim (GIG) e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (CNF) por meio do endereço eletrônico http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/. Demais informações sobre contratos comerciais e administrativos, meio ambiente e plantas de engenharia estarão disponíveis mediante prévio agendamento com a Secretaria de Aviação Civil pelo email concessoesgigcnf@aviacaocivil.gov.br.

Adicionalmente, ressalta-se que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, os estudos apresentados não são vinculam os Proponentes ao estabelecer suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1755

Considerando as disposições das Cláusulas 5.4.3 e 5.6, e diante da possibilidade de instalação de uma ferrovia de alta velocidade ligando Campinas ao Rio de Janeiro nos próximos anos, favor incluir o risco de demanda entre os riscos do Poder Concedente. Alternativamente, favor permitir que o risco de demanda seja passível de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto. Ademais, informa-se que foi inserida na Subseção XI da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, cláusulas específicas que definem os direitos e deveres da Concessionária do Aeroporto no que tange à interface com o TAV.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1821

Com relação ao disposto na Cláusula 5.2.3, não há especificação no Contrato de Concessão em relação a qualquer restrição de alocação de slot na área do aeroporto,

além da capacidade mínima das pistas já previstas ou uma capacidade de pistas maior, conforme autorizado pelo DECEA. Considerando isso, sugerimos a inclusão de redação estabelecendo que a Concessionária terá ampla liberdade para alocar slots para empresas aéreas dentro dos limites de capacidade das pistas estabelecidas pelo DECEA e que a ANAC não deverá tomar qualquer providência limitando a demanda de tráfego. Qualquer dessas limitações, possibilitariam à Concessionária requerer a implementação de revisão por equilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme o item 3.1.23 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 3.1.22 daquela publicada em 03 de outubro de 2013 como anexo ao Edital), a Concessionária tem assegurada a capacidade do sistema de pistas, conforme Anexo 10 – Capacidade do Sistema de Pistas. Logo entende-se que eventuais normas específicas da ANAC que afetem os valores de capacidade do sistema de pistas assegurados pelo Anexo, desde que sejam atendidas todas as condicionantes do item 2 do Anexo 10, constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente e poderão ensejar revisão extraordinária. Ressalta-se que, de acordo com as normas vigentes, não é prerrogativa do operador aeroportuário ou da Concessionária a alocação de slots.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1824

Com relação às informações necessárias à elaboração da proposta econômica: Solicitamos a disponibilização de todas as informações e documentos relevantes com relação aos aeroportos licitados, uma vez que muitos documentos, incluindo contratos, não foram disponibilizados ou foram disponibilizados de forma incompleta, o que prejudica a elaboração de um plano de negócios eficiente pelas licitantes. Solicitamos, ainda, que o Poder Concedente se responsabilize pelas informações e

dados disponibilizados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os interessados podem acessar informações sobre movimentação de passageiros, aeronaves e carga, além das informações financeiras relativas aos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim (GIG) e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (CNF) por meio do endereço eletrônico http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/. Demais informações sobre contratos comerciais e administrativos, meio ambiente e plantas de engenharia estarão disponíveis mediante prévio agendamento com a Secretaria de Aviação Civil pelo email concessoesgigcnf@aviacaocivil.gov.br.

Adicionalmente, ressalta-se que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, os estudos apresentados não são vinculam os Proponentes ao estabelecer suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1848

Documento: Minuta de Contrato Item: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS - Seção I - Dos Riscos do Poder Concedente Sugestão: Incluir o seguinte item: 5.2.16. redução de Receitas Tarifárias e não Tarifárias decorrentes da redução da demanda motivada pela implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro da área de influência do Aeroporto, desde que este ainda apresente excedente de capacidade e que a Concessionária esteja cumprindo suas obrigações contratuais Justificativa: a implantação de novas infra-estruturas aeroportuárias, por não induzirem maior demanda, afetam as receitas do aeroporto sob concessão. Por se tratar de ação que foge ao controle da Concessionária, e desde que esta esteja atendendo suas obrigações contratuais e o aeroporto sob sua gestão não tenha atingido sua

capacidade plena, os ônus provocados à Concessionária deverão ser absorvidos pelo Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confinos decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1850

Documento: Minuta de Contrato Item: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS - Seção II - Dos Riscos da Concessionária Sugestão: Revisar o item abaixo, onde indicado 5.4.3.não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro e fora da área de influência do aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 e 5.2.16; Justificativa: a implantação de novas infra-estruturas aeroportuárias, por não induzirem maior demanda, afetam as receitas do aeroporto sob concessão. Por se tratar de ação que foge ao controle da Concessionária, e desde que esta esteja atendendo suas obrigações contratuais e o aeroporto sob sua gestão não tenha atingido sua capacidade plena, os ônus provocados à Concessionária deverão ser absorvidos pelo Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1865

Sugere-se a inclusão de previsão na minuta do Contrato para proteger a Concessionária de todos os danos decorrentes da possível expansão, levantamento, moderação ou flexibilização das restrições em vigor sobre as condições operacionais do Aeroporto de Belo Horizonte (Pampulha), no Estado de Minas Gerais. A inclusão é justificada em virtude do risco de não efetivação de demanda projetada, o que inviabilizaria a Concessão do Aeroporto de Confins. Nesse sentido, a fim de preservar a segurança jurídica desejada, sugere-se incluir a possibilidade de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato no caso de alterações às mencionadas condições operacionais, alocando o risco ao Poder Concedente, com a inclusão do item 5.2.16, com a seguinte redação: “5.2.16. a impossibilidade de efetivação da demanda projetada para a Concessão em virtude da flexibilização ou mudança das restrições em vigor relativas às condições operacionais do Aeroporto de Belo Horizonte (Pampulha), no Estado de Minas Gerais.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Heil Lutiis Silveira Martins (Banco Itaú BBA S.A.)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1883

Inclusão de item. Entendemos que a intenção da Administração do Aeroporto de Pampulha (Infraero) é aumentar a capacidade desse aeroporto, que é confirmada pela recente alteração que permitiu as operações de aeronaves que transportam até 75 passageiros (anteriormente as operações foram limitadas a até 50 passageiros de aeronaves). Note que essa limitação é apenas com base nas deficiências atuais da infraestrutura do aeroporto, que pode, contudo, ser melhorada pela sua Administração. Em vista disso e considerando que os estudos de demanda relacionados com o Aeroporto de Confins não mostram o funcionamento do Aeroporto da Pampulha como um possível impacto, sugerimos enfaticamente que o governo garanta a manutenção das restrições atuais de Pampulha, para que este não receba aeronaves de maior porte. Pampulha já processou em 2004 3.2 milhões de passageiros e caso seja reaberto para tráfego de aeronaves de maior porte, sua movimentação iria rapidamente retomar os patamares alcançados anteriormente (e possivelmente ultrapassando-os). Isso significa que a conectividade em Confins seria substancialmente reduzida e Confins não só perderia a origem e destino de

passageiros para Pampulha, como também suas operações de hub seriam reduzidas drasticamente. Entendemos que uma concessão sem tal garantia do governo limitando o crescimento de Pampulha no futuro levaria os proponentes a precificar tal risco, o que por sua vez levaria a concessão a se tornar menos atraente ou mesmo possivelmente economicamente inviável.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme previsto no Capítulo V da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1887

Item 5.4.5. Ilha do Governador é conhecida por suas condições difíceis de solo. Dificuldades e significativos custos associados para a construção do Terminal 2 e da segunda pista atestam isso. Isso pode facilmente levar a condições de geologia que dobram o custo da infraestrutura do terminal. Neste sentido, entendemos que os custos que superarem a estimativa fornecida pelos estudos específicos do GIG serão assumidos pelo Governo. Nosso entendimento está correto? Também, o custo de dragagem parece não fazer nenhuma provisão para questão de contaminação da Baía de Guanabara, levando ao potencial de um substancial custo maior para esta obra.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o entendimento não está correto. Esclarece ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 e 1.33 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcelo Eduardo de Lima

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1897

Segue anexo nossa contribuição para a concessão dos Aeroportos GIG e CNF

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as sugestões não serão acatadas. O objetivo do item 3.1.7 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, é deixar claro que a Concessionária é responsável por assumir os contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. A expressão, “conforme as condições contratadas”, reforça a idéia de que todas as cláusulas do contrato sub-rogado são assumidas pela Concessionária. Não obstante, caso o contrato sub-rogado esteja em desacordo com as condições estabelecidas no Capítulo XI, a responsabilidade de adequação é integralmente da Concessionária.

Adicionalmente, entende-se que não é necessária a inclusão de uma cláusula adicional dispendo sobre a exploração de atividades operacionais em regime de exclusividade, tendo em vista que a Seção II do Capítulo XI de citada minuta de Contrato já disciplina a matéria, evidenciando as restrições e condições sobre as quais seria possível a prestação de serviço de forma exclusiva, além de estabelecer a necessidade de prévia autorização da ANAC.

--

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1225

<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 6.2.6.6. “O capital social mínimo da Concessionária (i) Aeroporto do Galeão: capital subscrito de R\$ 732.000.000,00 (setecentos e trinta e dois milhões de reais), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero; (ii) Aeroporto de Confins: capital subscrito de R\$ 404.000.000,00 (quatrocentos e quatro milhões de reais), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 6.2.6.6. “O capital social mínimo da Concessionária (i) Aeroporto do Galeão: capital subscrito de R\$ [] ([]), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero; (ii) Aeroporto de Confins: capital subscrito de R\$ [] ([]), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero.” JUSTIFICATIVA Considerando a magnitude dos investimentos que deverão ser realizados pela concessionária entre o início da concessão e a conclusão da fase I-B, sugere-se que o capital mínimo subscrito e integralizado seja aumentado para se coadunar com as obrigações da concessionária, como é feito em outras concessões de serviços públicos que possuem vultosos investimentos iniciais, como por exemplo, as concessões de rodovias federais.</p>
--

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que os valores definidos como mínimos iniciais estão adequados, pois a Concessionária também poderá
--

financiar seus investimentos com capitais de terceiros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1234

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.36. “As disposições constantes dos itens 2.26 a 2.32 se aplicam a todos os eventos de Gatilho de Investimento.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.36. “As disposições constantes dos itens 2.26 a 2.31 se aplicam a todos os eventos de Gatilho de Investimento.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa corrigir referência cruzada, haja vista que a cláusula 2.32 se refere exclusivamente à fase I-B não se aplicando aos gatilhos de investimentos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto será adequado conforme contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1241

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 4.14. “Fica vedado à Concessionária celebrar contratos com suas Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado, para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias,

conforme previsto no PEA.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Cláusula 4.14. “Fica vedado à Concessionária celebrar contratos com suas Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado, para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, conforme previsto no PEA, bem como para executar a operação aeroportuária, observado o disposto na cláusula 9.1 do Contrato de Concessão.” JUSTIFICATIVA Considerando que o Edital exige que o operador aeroportuário habilitado tecnicamente seja acionista com participação mínima de 25% no acionista privado, garantindo que os serviços concedidos sejam prestados por operador que efetivamente possui a expertise requerida no Edital. Esta alteração visa deixar claro que não será admitida a subcontratação pela concessionária do serviço de operação aeroportuária, coadunando-se com a sistemática adotada no Edital e Contrato de Concessão, bem como com o artigo 25, § 1º da Lei Federal n.º 8.987/95. Favor esclarecer se a vedação prevista na cláusula 4.14 do Contrato de Concessão também se aplicaria a celebração dos contratos com terceiros associados, por meio de joint venture, com o acionista privado ou suas coligadas visando à exploração atividades econômicas no complexo aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi dada nova redação ao Contrato (Capítulo IX) para vedar a subcontratação da operação do aeroporto.

Com relação à contratação com partes relacionadas para a exploração de atividades econômicas que gerem receitas não-tarifárias, informa-se que o alcance da vedação depende do enquadramento da "joint venture" na definição de partes relacionadas constante do Contrato, em função de fatores como controle e composição societária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1259

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 2 do Contrato de Concessão – tabela 2 do apêndice C. “disponibilidade e custo de vagas de estacionamento.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 2 do Contrato de Concessão – tabela 2 do apêndice C: “disponibilidade de vagas de estacionamento.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa coadunar a tabela 2 do apêndice C do PEA com o item 21 da tabela 1 do mesmo apêndice, a qual não contempla o custo das vagas de estacionamento na pesquisa de satisfação dos passageiros para aferição dos indicadores de qualidade de serviço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto será adequado conforme contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1291

A definição de “Operador Aeroportuário”, item 1.1.34, do Edital, deve ser alterada, porque restringe, sem qualquer vantagem para a Administração Pública, a participação no certame de empresas igualmente qualificadas (notadamente as empresas sujeitas a um controle comum), violando: (a) o art. 37, inciso XXI, da Constituição; (b) o art. 27 da Lei nº 8.987/1995; e (c) o art. 30, §5º, da Lei nº 8.666/1993. A restrição ora colocada ignora, claramente, a realidade e a dinâmica das relações societárias, especialmente no setor aeroportuário, nas quais, como regra, pelos motivos mais variados (como questões tributárias, administrativas, conveniências societárias, Project Finance, acordos de investimento entre países etc.), as sociedades se desmembram ou desde o início se organizam em diversas outras sociedades, formando grupos societários, os quais ficam sujeitos a um controle comum. Por consequência, a experiência e a expertise exigidas no Leilão devem ser, fundamentalmente, a do grupo societário, o qual poderá se fazer representar na

licitação por quaisquer de suas integrantes, que trará consigo a experiência das demais. Também ofende o disposto no art. 27 da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões), o qual diferencia a posição específica das empresas na cadeia de controle em que se encontra a concessionária, exatamente por reconhecer que tal diferenciação é desimportante, pois o que é realmente relevante é que o controle seja mantido dentro do mesmo grupo societário. Além disso, ao exigir que o “Operador Aeroportuário” tenha relação com uma pessoa que esteja operando, atualmente, um aeroporto, acaba por ofender o disposto no art. 30, §5º, que veda “a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação”. Por isso, o conceito de “Operador Aeroportuário” (item 1.1.34) e, por coerência, o item 4.46.1 do Edital, devem ser alterados, para permitir a participação de outras empresas sujeitas a um controle comum e afastar a limitação temporal, propondo-se, para tanto, as seguintes redações: 1.1.34. Operador Aeroportuário: pessoa jurídica que opere ou operou diretamente um aeroporto, seu controlador, direto ou indireto, à época da operação, ou controladas de quaisquer destes, que atenda integralmente os requisitos de habilitação técnica previstos no Edital. 4.46.1. Não será exigido qualquer prazo de relação societária entre o controlador direto ou indireto ou suas controladas e a pessoa jurídica que opera ou operou diretamente o aeroporto, devendo esta última atender ao prazo mínimo de experiência previsto no item 4.46. obs: contribuição idêntica enviada separadamente para os itens 1.1.34 e 4.46.1

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1292

A definição de “Operador Aeroportuário”, item 1.1.34, do Edital, deve ser alterada, porque restringe, sem qualquer vantagem para a Administração Pública, a participação no certame de empresas igualmente qualificadas (notadamente as empresas sujeitas a um controle comum), violando: (a) o art. 37, inciso XXI, da Constituição; (b) o art. 27 da Lei nº 8.987/1995; e (c) o art. 30, §5º, da Lei nº 8.666/1993. A restrição ora colocada ignora, claramente, a realidade e a dinâmica das relações societárias, especialmente no setor aeroportuário, nas quais, como regra, pelos motivos mais variados (como questões tributárias, administrativas, conveniências societárias, Project Finance, acordos de investimento entre países etc.), as sociedades se desmembram ou desde o início se organizam em diversas outras sociedades, formando grupos societários, os quais ficam sujeitos a um controle comum. Por consequência, a experiência e a expertise exigidas no Leilão devem ser, fundamentalmente, a do grupo societário, o qual poderá se fazer representar na licitação por quaisquer de suas integrantes, que trará consigo a experiência das demais. Também ofende o disposto no art. 27 da Lei nº 8.987/1995 (Lei de Concessões), o qual diferencia a posição específica das empresas na cadeia de controle em que se encontra a concessionária, exatamente por reconhecer que tal diferenciação é desimportante, pois o que é realmente relevante é que o controle seja mantido dentro do mesmo grupo societário. Além disso, ao exigir que o “Operador Aeroportuário” tenha relação com uma pessoa que esteja operando, atualmente, um aeroporto, acaba por ofender o disposto no art. 30, §5º, que veda “a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação”. Por isso, o conceito de “Operador Aeroportuário” (item 1.1.34) e, por coerência, o item 4.46.1 do Edital, devem ser alterados, para permitir a participação de outras empresas sujeitas a um controle comum e afastar a limitação temporal, propondo-se, para tanto, as seguintes redações: 1.1.34. Operador Aeroportuário: pessoa jurídica que opere ou operou diretamente um aeroporto, seu controlador, direto ou indireto, à época da operação, ou controladas de quaisquer destes, que atenda integralmente os requisitos de habilitação técnica previstos no Edital. 4.46.1. Não será exigido qualquer prazo de relação societária entre o controlador direto ou indireto ou suas controladas e a pessoa jurídica que opera ou

operou diretamente o aeroporto, devendo esta última atender ao prazo mínimo de experiência previsto no item 4.46. obs: contribuição idêntica enviada separadamente para os itens 1.1.34 e 4.46.1

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1301

De acordo com a minuta do edital, a participação societária de 25% (vinte e cinco por cento) do Operador Aeroportuário no consórcio vencedor assegurará sua influência na operação do aeroporto concedido, bem como lhe garantirá o direito de intervir na governança corporativa da Concessionária. Portanto, se uma participação desse nível é considerada suficiente para garantir a boa gestão dos aeroportos licitados, do ponto de vista operacional, não há, evidentemente, razão para excluir do certame interessados que possuam participação equivalente em aeroportos estrangeiros que atendam aos demais requisitos técnicos do Leilão. A previsão de requisitos de participação mais rigorosos do que os necessários à operação configura restrição excessiva à competitividade (conforme abordado no documento anexo). Por esse motivo, sugerimos a alteração do conceito de Operador Aeroportuário (item 1.1.34) e, conseqüentemente, do item 4.46.1, para também permitir a participação de empresas que detenham, direta ou indiretamente, pelo menos 25% de uma pessoa jurídica que opere diretamente um aeroporto, conforme redação abaixo: 1.1.34. Operador Aeroportuário: pessoa jurídica que opera diretamente um aeroporto, ou que detenha participação, direta ou indireta, de no mínimo 25% nesta, ou, ainda, subsidiária de qualquer destas duas, que atenda integralmente os requisitos de habilitação técnica

previstos no Edital. 4.46.1. Não será exigido prazo mínimo de relação societária entre pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto e as demais pessoas mencionadas no item 1.1.34.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1338

Sugerimos que a subcláusula 1.1.34, seja alterada nos seguintes termos: “Operador Aeroportuário: pessoa jurídica que opera diretamente um aeroporto, seu controlador direto ou indireto ou subsidiária integral direta ou indireta da pessoa jurídica que opera o aeroporto ou de seu controlador direto ou indireto que atenda integralmente os requisitos de habilitação técnica previstos no Edital;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1344

Sugerimos que a subcláusula 4.46.1 seja alterada nos seguintes termos: “Não será exigido prazo mínimo de ralação societária entre o controlador direto ou indireto; ou subsidiária integral direta ou indireta da pessoa jurídica operadora ou de seu controlador direto ou indireto e a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto, devendo esta última atender ao prazo mínimo de experiência previsto no item 4.46”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1356

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Cláusula 5.2.15. “Custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.” Cláusula 5.2.15.1. “Custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido (i) se a concessionária deverá promover e arcar com os custos dos estudos, investigações, levantamentos para confirmação da existência de contaminação no solo e águas do Aeroporto e, (ii) se constatada a contaminação do solo e águas do Aeroporto, o Poder Concedente deverá arcar com os custos do

passivo ambiental. (iii) se constatada a contaminação do solo e águas do Aeroporto, o Poder Concedente deverá arcar com os custos dos estudos, investigações, levantamentos para confirmação da existência de contaminação no solo e águas do Aeroporto realizadas pela concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os Proponentes deverão realizar todos os estudos e levantamentos prévios ao Leilão e à assinatura do Contrato que julgarem convenientes, inclusive sobre passivos ambientais. O Poder Concedente assumirá os riscos nos moldes do disposto no Contrato de Concessão. Cabe ressaltar, ainda, que, conforme a seção de equilíbrio econômico-financeiro, todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido de reequilíbrio correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1366

2. Edital, Item 1.1.34 Sem qualquer prejuízo à participação mínima de 25% do Operador Aeroportuário no Consórcio, tal como previsto no item 3.10.4 do Edital, solicitamos seja incluída, na definição de Operador Aeroportuário (item 1.1.34) que este também poderá ser a empresa com vínculo societário indireto com aquele que atenda integralmente aos requisitos de habilitação técnica previstos no Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1375
Sugerimos que a referência ao item 3.1.43 seja alterada para item 3.1.35, uma vez que os livros e demais documentos fiscais e contábeis estão mencionados neste último dispositivo.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não está coerente com a redação dos itens citados.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1386
Sugerimos que a alteração da cláusula 2.41 nos seguintes termos: “A Concessionária deverá fazer todos os investimentos necessários para garantir a continuidade e atualidade dos serviços. Ao final do prazo da concessão, todos os investimentos realizados e ainda não amortizados ou depreciados deverão ser indenizados pelo Poder Concedente”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os bens integrantes da Concessão decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser depreciados e amortizados no prazo da Concessão para que não haja valores a serem indenizados quando do término de seu prazo.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1392
Sugerimos que a referência ao item 3.1.44.2 seja alterada para item 3.1.35, uma vez que os livros e demais documentos fiscais e contábeis estão mencionados neste último dispositivo.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não está coerente com a redação dos itens citados.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1393
Sugerimos a inclusão de uma cláusula 2.43 na Minuta de Contrato de Concessão, conforme abaixo: “Nos últimos 5 (cinco) anos de vigência do Contrato, a realização de quaisquer novos investimentos em bens integrantes da Concessão ou a aquisição de novos bens, que não possam ser amortizados durante o prazo de vigência da Concessão, dependerá de prévia e expressa autorização da ANAC, com o objetivo de assegurar que os investimentos não amortizados ou depreciados sejam indenizados pelo Poder Concedente ao término da Concessão”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os bens integrantes da Concessão decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser

depreciados e amortizados no prazo da Concessão para que não haja valores a serem indenizados quando do término de seu prazo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1419

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.11. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.” Cláusula 5.4.15. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública Federal.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.2.11. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.” Cláusula 5.4.15. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública.” JUSTIFICATIVA Considerando que para efetiva operação das novas instalações do complexo aeroportuário a concessionária deverá obter autorizações, licenças e permissões de diferentes esferas da Administração Pública, faz-se necessário que as cláusulas contratuais sejam alteradas para contemplar essa hipótese.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado

pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: NILTON ANDRADE CHAVES

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1428

Conforme previsto no item 1.2, e seus subitens, do Aviso da Audiência Pública ANAC Nº 5/2013, publicado no Diário Oficial da União em 31/05/2013, encaminha-se, através deste, contribuição com o intuito de esclarecer e/ou adequar os documentos submetidos à Audiência Pública, cujas justificativas são apresentadas abaixo, bem como também é encaminhado arquivo anexo com as sugestões propostas. Esta contribuição se refere à Minuta de Edital, mais especificamente ao seu CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS - Seção I - Das Definições. Considerando que as exigências do Edital para Habilitação Técnica dos Licitantes só podem ser atendidas por empresas estrangeiras, já que não existe nenhum aeroporto ou operador aeroportuário brasileiro que tenha operado ou opere mais de 35 milhões de passageiros por ano, nos últimos 05 anos; considerando que as legislações societárias de vários Países estrangeiros não são exatamente iguais à legislação brasileira; no intuito de não se afastar do certame potenciais Licitantes, cujas experiências são reconhecidas internacionalmente, por meros detalhes legais que, na verdade, não colidem com a intenção principal da ANAC, que se entende ser a de contar com a participação efetiva dos operadores, diretamente ou consorciados, na operação dos aeroportos que serão concedidos, sugere-se a alteração das definições de alguns itens do Capítulo I, em especial as consignadas nos itens 1.1.9. - 1.1.17. - 1.1.18. - 1.1.19. e 1.1.34.. O arquivo anexado a esta contribuição contém as sugestões para a alteração/exclusão/inclusão dos referidos itens, apresentando em uma coluna o que hoje consta do Edital e, em outra coluna, a redação sugerida. Seja como consequência direta das alterações sugeridas para as definições, apresentadas nesta contribuição, seja para complementar tal contribuição, visando atingir o objetivo de não se excluir potenciais Licitantes que, na verdade, atendem o perfil desejado pela ANAC, são também sugeridas alterações em itens do CAPÍTULO IV - DA

DOCUMENTAÇÃO - Seção V - Da Habilitação - Subseção IV - Da Habilitação Técnica, em especial os itens 4.46.1. e 4.47.3.. Ainda, como consequência das sugestões aqui feitas, haveria a necessidade de se adequar o Anexo 19 - Modelo Carta Subscrita por Operador Aeroportuário GIG-CNF, às possíveis alterações aqui sugeridas. Também constam do arquivo anexado a esta contribuição as sugestões para as alterações/exclusões/inclusões referentes aos itens do Capítulo IV e Anexo 19.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1431

14. Edital, Item 4.46.1 Sugerimos a alteração do Item 4.46.1 do Edital, com vistas a se exigir um prazo mínimo de 05 (cinco) anos de relação societária com a pessoa jurídica operadora do aeroporto, vez que a qualificação técnica visa justamente demonstrar a experiência do Proponente na execução dos serviços objeto da contratação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a ausência de exigência de prazo mínimo busca possibilitar que o Operador Aeroportuário possa estabelecer a forma societária mais conveniente para sua atuação no certame, tendo em vista o dinamismo das relações societárias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: NILTON ANDRADE CHAVES

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1434

Conforme previsto no item 1.2, e seus subitens, do Aviso da Audiência Pública ANAC Nº 5/2013, publicado no Diário Oficial da União em 31/05/2013, encaminha-se, através deste, contribuição com o intuito de esclarecer e/ou adequar os documentos submetidos à Audiência Pública, abaixo descrita. Esta contribuição se refere à Minuta de Edital, mais especificamente ao seu CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE CONCESSÃO - Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato. No item 6.2.4., do referido Capítulo e seção, é dito que: “O recolhimento de emolumentos à [Entidade Encarregada pelo Leilão], no valor de R\$ _____ (valor por extenso) por Aeroporto, pela Adjudicatária [proponente (ou licitante) vencedor do processo licitatório – item 1.1.3.] ou pelo Acionista Privado.” No item 6.2.5., do referido Capítulo e seção, é dito que: “A comprovação do pagamento, pela Adjudicatária [proponente (ou licitante) vencedor do processo licitatório – item 1.1.3.] ou pelo Acionista Privado, dos seguintes valores à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, conforme autorizado pelo art. 21 da Lei nº 8.987/95, Portaria nº 09/SAC-PR, de 29 de janeiro de 2013, Portaria nº 31/SAC-PR, de 27 de fevereiro de 2013, e Portaria nº 71/SAC-PR, de 08 de maio de 2013: (i) Aeroporto do Galeão: valor de R\$ 9.524.272,74 (nove milhões, quinhentos e vinte e quatro mil, duzentos e setenta e dois reais e setenta e quatro centavos); (ii) Aeroporto de Confins: valor de R\$ 9.612.570,72 (nove milhões, seiscentos e doze mil, quinhentos e setenta reais e setenta e dois centavos).” No item 6.2.6., do referido Capítulo e seção, é dito que: “o capital social mínimo da Concessionária: (i) Aeroporto do Galeão: capital subscrito de R\$ 732.000.000,00 (setecentos e trinta e dois milhões de reais), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero; (ii) Aeroporto de Confins: capital subscrito de R\$ 404.000.000,00 (quatrocentos e quatro milhões de reais), sendo que 51% (cinquenta e um por cento) será subscrito pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero.” No item 6.2.6.7., do referido Capítulo e seção, é dito que: “Antes da assinatura do Contrato, o Acionista Privado deverá ter

integralizado em moeda corrente nacional 30% (trinta por cento) do seu capital subscrito e a INFRAERO 10% (dez por cento) do seu capital subscrito, observadas as regras do Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas nas integralizações futuras.” No item 6.2.7., do referido Capítulo e seção, é dito que: “A Garantia de Execução contratada pela Concessionária, relativa à Fase 1-B do Contrato, conforme condições previstas no Anexo da Minuta do Contrato de Concessão, observados os seguintes valores mínimos: (i) Aeroporto do Galeão: valor de R\$ 627.000.000,00 (seiscentos e vinte e sete milhões de reais); (ii) Aeroporto de Confins: valor de R\$ 256.000.000,00 (duzentos e cinquenta

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi possível identificar seu completo teor.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1444

Sugerimos a alteração da cláusula 5.4.15, nos seguintes termos: “atrasos decorrentes de atos ou omissões culposas imputáveis à Concessionária na obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de fato imputável à Administração Pública”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1494
Sugerimos a inclusão de uma definição na Seção I – Das Definições do termo “condições de mercado” constante na Cláusula 9.3 da minuta de Contrato de Concessão.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que não haverá no momento um critério pré-definido, podendo a agência expedir regulamentação posterior a respeito. À princípio, condições de mercado são aquelas praticadas usualmente por empresas concorrentes que não sejam partes relacionadas.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1527
64. Contrato, Capítulo II, Seção VI (Dos Bens Integrantes da Concessão) Sugerimos incluir previsão na Seção VI, do Capítulo II, do Contrato, que trata dos bens integrantes da Concessão, que disponha que “Nos últimos 5 (cinco) anos de vigência do Contrato, a realização de quaisquer novos investimentos em bens integrantes da Concessão ou a aquisição de novos bens dependerá de prévia e expressa autorização da ANAC”, conforme redação prevista na minuta do Contrato referente às concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os bens integrantes da

Concessão decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser depreciados e amortizados no prazo da Concessão para que não haja valores a serem indenizados quando do término de seu prazo. Entende-se que não há ganhos significativos em submeter os investimentos e aquisições desses bens à autorização da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1540

70. Contrato, Subcláusula 3.1.46 e Subcláusula 3.1.47 A Subcláusula 3.1.46 do Contrato prevê que “Cabe à concessionária, durante a vigência do Contrato, manter capital social subscrito e integralizado de, no mínimo, R\$ 732.000.000,00 (setecentos e trinta e dois milhões de reais) para o Aeroporto do Galeão e R\$ 404.000.000,00 (quatrocentos e quatro milhões de reais) para o Aeroporto de Confins, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC”. A Subcláusula 3.1.47 do Contrato prevê “integralizar a totalidade do seu capital social mínimo no prazo previsto para o término da Fase I-B”. Sugerimos que a Subcláusula 3.1.46 seja alterada, com a finalidade de excluir a menção ao capital social integralizado, vez que essa obrigação deverá ocorrer na forma da Subcláusula 3.1.47, ou seja, no prazo previsto para o término da Fase I-B, e não durante toda a vigência do Contrato. Ademais, solicitamos esclarecer se o valor mencionado na Subcláusula 3.1.46 de capital social subscrito mínimo é o valor que constará de início no Estatuto Social e no Acordo de Acionista? Ademais, qual será o valor do capital social autorizado?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não é necessária a alteração, pois a Subseção VII da Seção I do Capítulo III do Contrato estabelece que o capital social mínimo, após integralizado, não poderá sofrer alterações ao longo da validade do Contrato, detalhando ainda o prazo máximo em que o capital social mínimo deverá

ser integralizado.

O valor do capital social que constará do Acordo de Acionistas, bem como o Capital Social Autorizado, serão definidos pelos acionistas da Concessionária, preservando o mínimo estabelecido no Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1541

Sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.11 nos seguintes termos: “atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de atos ou omissões culposas imputáveis à Concessionária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1547

Sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.12, nos seguintes termos: “atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as

previsões legais, exceto se decorrente de negligência, imprudência, imperícia ou dolo, imputáveis à Concessionária”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada limita o escopo dos fatos que seriam imputáveis à Concessionária, razão pela qual não poderá ser acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1645

Item 5.4.15 e 5.2.11. Sugere-se incluir, além da Administração Pública Federal, a Administração Pública Estadual e Municipal, considerando que as licenças ambientais poderão ser obtidas no âmbito estadual e municipal a depender das características do objeto a ser licenciado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1663

Item 2.23.3 – entendemos que durante o Estágio III da Fase 1A, a Concessionária poderá determinar o número e quais funcionários da INFRAERO serão alocados ao Aeroporto, de forma a controlar e contingenciar os custos e encargos trabalhistas e previdenciários a serem reembolsados à Infraero. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marina Estrella Barros

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1679

Item 4.46 - Entendo que a intenção do Governo é transferir o conhecimento internacional em operação para os aeroportos a serem concedidos, diante dessa realidade e considerando a definição de Operador Aeroportuário, entendo que, em caso de dispositivo legal ou contratual (por exemplo, contrato de concessão do aeroporto em questão) que impeça ou de qualquer forma restrinja a transferência de tecnologia e conhecimento (know how) por parte da pessoa jurídica que opere diretamente um aeroporto para seu controlador direto ou subsidiária integral, tal controlador direto ou subsidiária integral não será considerado como Operador Aeroportuário para fins do Edital. Meu entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que se buscou estabelecer critérios objetivos a fim de assegurar a transferência do conhecimento operacional do aeroporto, o que pode ser comprovado pela exigência da Carta Subscrita por Operador Aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1705

Sugerimos a exclusão da cláusula 4.14 do Contrato de Concessão. A restrição para celebrar contratos com Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias não possui base legal. Além disso, o Acordo de Acionistas (Anexo 21 do Edital) já determina que a Concessionária somente poderá celebrar contratos com Partes Relacionadas em termos e condições de mercado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que nos termos do artigo 25, parágrafo 1º Da Lei 8.987/95, a Concessionária pode contratar com terceiros serviços relacionados à concessão, em regime de direito privado. O parágrafo terceiro do referido artigo prevê que nestas atividades devem ser atendidas as normas regulamentares aplicáveis. Assim, a ANAC, como Poder Concedente das concessões, estabeleceu, por meio da minuta de contrato de concessão o veto à celebração de contratos com partes relacionadas para a exploração das atividades mencionadas. É necessário ressaltar que a ANAC ainda possui competência para editar regulamentação detalhando as regras aplicáveis aos contratos celebrados com Partes Relacionadas, na qualidade de Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1707

O item 4.13 dispõe: “A prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo que não sejam remunerados por Receitas Tarifárias somente poderá ser realizada diretamente pela Concessionária por meio de subsidiária integral...” Favor explicitar o que se entende por “serviços auxiliares ao transporte aéreo”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de serviços auxiliares ao transporte aéreo consta na seção de definições do Contrato, a saber:

"1.1.48. Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo: são serviços auxiliares ao transporte aéreo aqueles prestados para apoio do transporte aéreo, conforme regulamentação específica da ANAC."

A regulação específica que trata do tema em vigor é a Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1733

A Cláusula 3.5 do Acordo de Acionistas prevê que a INFRAERO terá a opção de não acompanhar o aporte feito pela Acionista Privado quando superar o montante mínimo inicialmente subscrito. Dessa forma, podemos considerar que haverá obrigatoriamente a diluição da participação acionária da INFRAERO caso esta opte por não acompanhar os aumentos de capital?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os efeitos sobre a subscrição ou não de capital por parte da INFRAERO terá os mesmos efeitos dispostos na legislação vigente para qualquer outro sócio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1734

Na Cláusula 1.10, sugerimos que a referência ao item 3.1.43 seja alterada para item 3.1.35, uma vez que os livros e demais documentos fiscais e contábeis estão mencionados neste último dispositivo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não está coerente com a redação dos itens citados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1741

Parece haver um erro de cálculo: A soma dos serviços diretos deve ser de 1,5% (atualmente 0,5%). Pedimos a gentileza de confirmar.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os documentos serão adequados para corrigir o erro indicado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1748

A Cláusula 5.3 (I) faz referência ao item 5.99, no entanto, acreditamos que a referência correta seja o Item 5.9. Sugerimos, assim, que seja feita a adequação da

referência cruzada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os documentos serão adequados para corrigir o erro indicado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1758

Suprimir a parte final dos itens 1.1.20 e 1.1.21 ou alterar sua redação para “outro critério que seja menos rigoroso para fins de definição de controle que venha a ser regulamentado pela ANAC” na definição de Controle do Acionista Privado e Controle da Concessionária. Acredita-se que a única possibilidade de alteração posterior seria para flexibilizar o critério e, portanto, tal situação dever estar posta de maneira mais clara.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que entende que deve ser mantido o grau de liberdade dado pela redação atual.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1766

Suprimir a parte final dos itens 1.1.19 e 1.1.20 ou alterar a redação para “outro critério mais flexível que venha a ser regulamentado pela ANAC”. A alteração se justifica pela

manutenção de dois atos jurídicos perfeitos: o acordo de acionistas e o contrato de concessão. Por isso, somente seria possível admitir a flexibilização do conceito de controle, isto é, que fosse facultado (e não determinado) o seu exercício por acionista que detenha menos do que 51% das ações representativas do capital social votante, desde que, evidentemente, assim seja estabelecido por meio de acordo de acionistas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que entende que deve ser mantido o grau de liberdade dado pela redação atual.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1768

Sugere-se alterar o item 5.2.10 para inclusão de atraso nas obras a cargo da INFRAERO no rol de riscos do Poder Concedente, com a inserção das obrigações do item 2.42. Considerando que as obras e os serviços previstos no item 2.42 e no Anexo 3 da Minuta do Contrato de Concessão são de responsabilidade da Infraero, é natural que o risco de eventual atraso ou não realização seja do Poder Concedente. O item 5.2.10 ficaria com a seguinte redação: “os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II - Do Poder Concedente do CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES e no item 2.42”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as obras descritas no Anexo 3 - Obras do Poder Público são riscos alocados ao Poder Concedente. Informa ainda que o item 2.42 da minuta de Contrato é expresso quanto a responsabilidade da INFRAERO pelas obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público, cabendo a ela promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos. Destaca-se ainda a inserção de cláusula 2.44 e seguintes na minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de

2013) no sentido de permitir à Concessionária, no caso de a INFRAERO não celebrar os contratos sob sua responsabilidade no prazo fixado, de contratar a obra ou serviço listado no Anexo 3 - Obras do Poder Público no mercado, observadas as disposições da Lei nº 8.666/1993 e regulamentação complementar aplicável à INFRAERO no que couber, devendo a INFRAERO reembolsá-la por aquilo que efetivamente vier a ser executado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1772

Sugerimos alterar a redação do item 1.1.37, compatibilizando-o com o item 1.1.37 do Edital, de modo que o Poder Concedente seja definido da seguinte forma: "Significa a União Federal, representada pela ANAC, nos termos do artigo 8o, inciso 24, da Lei no. 11.182 de 27 de setembro de 2005".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os documentos foram adequados para corrigir o erro indicado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1791

Sugere-se alterar o item 4.14 do Contrato para permitir os contratos com Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado que forem celebrados em condições normais de mercado e com a aprovação expressa da

Infraero. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “4.14. A Concessionária poderá celebrar contratos com suas Partes Relacionadas ou com as Partes Relacionadas do Acionista Privado, para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, conforme previsto no PEA, desde que em condições normais de mercado e com a aprovação expressa da Infraero”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação em epígrafe se deve ao propósito de que os sócios do Acionista Privado obtenham ganhos com as receitas não-tarifárias por meio da Concessionária e não por meio de partes relacionadas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1795

Excluir a palavra “Federal” que qualifica a “Administração Pública” na Cláusula 5.4.15, de modo que sejam considerados como riscos do Poder Concedente atrasos na obtenção de autorizações, licenças e permissões de entes de quaisquer dos três níveis de governo. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “5.4.15 atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de fato imputável à Concessionária, exceto se decorrentes de fato imputável à Administração Pública”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1828
Sugerimos a inclusão de disposição no seguinte sentido: “2.3.1. A Concessionária poderá solicitar a revisão do Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos caso encontre divergência entre a descrição constante do documento emitido pela ANAC e a real situação dos bens. 2.3.2. A Concessionária não deverá ser responsável em qualquer circunstância, pelas consequências decorrentes das diferenças entre a descrição contida no Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos emitido pela ANAC e a efetiva condição dos bens. 2.3.3. As partes deverão, de boa fé, buscar as melhores soluções para eventuais diferenças entre a descrição contida no Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos emitido pela ANAC e a efetiva condição dos bens.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, como previsto em Contrato, a Concessionária poderá refletir suas discordâncias do Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos ao apresentar o Termo de Aceitação Definitiva até o final do Estágio 3 da Fase I-A.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: José Maria de Paula Garcia
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1853
Documento: Minuta de Contrato Item: CAPÍTULO XI - DA UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS NO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO – Seção I - Das Disposições Gerais Sugestão: Revisar o texto do item 11.1.1 conforme se segue: 11.1.1. seu prazo de

vigência somente poderá ultrapassar o do Contrato de Concessão mediante prévia e expressa aprovação do Poder Concedente Justificativa: a critério do Poder Concedente, para viabilizar a continuidade de investimentos para o incremento das Receitas não Tarifárias no período final da concessão, determinadas sub-concessões poderiam extrapolar este período. Todos os deveres e direitos desta sub-concessão seriam repassados para os novos detentores da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o dispositivo será alterado para permitir que a Concessionária firme contratos com terceiros, que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, por prazo que ultrapasse o do contrato de concessão, exclusivamente nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para a garantir viabilidade econômica do empreendimento, mediante anuência da INFRAERO e prévia autorização da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, ouvida a ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1880

Item 5.2.12. Considerando que há prazo legal para a expedição de licenças ambientais (6 meses para Licença de Instalação e Licença de Operação e de 6 meses a 1 ano para Licença Prévia a depender se há ou não apresentação de EIA-RIMA), mas não há prazo legal para a expedição pelo órgão licenciador de Termo de Referência para a elaboração de estudos ambientais pela Concessionária, sugere-se que seja expressamente previsto o prazo de 6 (seis) meses como prazo máximo para fins de aplicação do item 5.2.12 com relação ao Termo de Referência.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não possui competência para estabelecer os prazos para emissão de licenças de outros entes de Administração

Pública.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1881

Itens 5.2.15 e 5.2.15.1 São previstos como riscos do Poder Concedente os custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato. Entendemos que tais custos também englobam os custos derivados da confirmação da contaminação, tais como, detalhamento de sua extensão e sua remediação. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme a seção de equilíbrio econômico-financeiro, quando houver necessidade de reequilíbrio, todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pleito correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1232

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 5 do Contrato de Concessão Item 1.1. "O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para as hipóteses de inclusão no escopo do Contrato de novos investimentos ou incrementos de valor de investimentos

inicialmente previstos no Contrato será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição.” Item 1.1.1. “Para quaisquer outras hipóteses não previstas no item 1.1 acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da utilização da Taxa Interna de Retorno (TIR) não alavancada original definida na assinatura do Contrato de Concessão, de modo a manter efetivas as condições originais do Contrato.” Item 1.2. “Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos no item 1.1 acima serão descontados pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal a ser determinada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, conforme Seção – Da Revisão dos Parâmetros da Concessão, mediante ampla discussão pública, considerando-se necessariamente as seguintes diretrizes: (i) os fluxos dos dispêndios, encargos e/ou perdas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; (ii) os fluxos de receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; e (iii) serão descontados pela taxa resultante da utilização da fórmula que expressa o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital), a seguir definida: $WACC = ((E/(E+D)) \times Re + ((D/(E+D)) \times Rd) \times (1-T))$ Onde: E equivale ao capital próprio aportado pelos acionistas da concessionária; D equivale ao capital de terceiros obtido pela concessionária; T alíquota do imposto sobre a renda; Re custo do capital próprio; Rd custo do capital de terceiros” Item 1.2.1. “Na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos no item 5.2 do Contrato anteriormente à realização da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e que ensejem Revisão Extraordinária, a Concessionária e a ANAC escolherão de comum acordo empresa independente de consultoria e auditoria a ser contratada pela Concessionária para a estimativa dos custos de investimento, operacionais e despesas.” Item 1.3. “Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.” Item 1.3.1. “O valor dos investimentos deverá ser proposto pela Concessionária, mediante apresentação de três propostas de orçamento, elaboradas, para cada item arrolado, com utilização do valor constante do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do DNIT. Caso o serviço proposto não exista no SICRO, a Concessionária deverá propor uma composição baseada no SICRO; os custos de insumos e mão-de-obra deverão ser aqueles previstos neste sis

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as sugestões apresentadas não trazem ganhos significativos. Em especial, as contribuições referentes a inclusão dos itens 1.2.1 e 1.3.1, que sugerem inclusão de novo texto ao Anexo em referência, não apresentam argumentos que motivem tais alterações. A Agência também esclarece que a taxa de desconto, assim como os demais aspectos da metodologia a ser usada em possível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em período anterior à primeira revisão dos parâmetros da concessão, será apresentada por ocasião dessas revisões e a respectiva metodologia será amplamente discutida em audiência pública. Por fim, cabe salientar que a contribuição foi enviada de forma incompleta não possibilitando todo seu esclarecimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1334

Sugerimos a inclusão de subcláusulas à cláusula 3.14, com a seguinte redação: "3.14.3. Os quotistas do Fundo de Investimento com participação inferior a 20% no Fundo de Investimento não poderão ter: (i) assento no comitê de investimentos; ou (ii) qualquer direito de veto ou ingerência na gestão do Fundo de Investimento". 3.14.4. O operador aeroportuário das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros não poderá investir por meio de Fundo de Investimento, mesmo que com participação inferior a 20%. 3.14.4.1. O Fundo de Investimento não poderá, ainda, ser composto pelo conjunto dos demais acionistas diretos ou indiretos dos atuais Acionistas Privados das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, sendo a vedação aqui disposta aplicável também à participação das acionistas através de suas Controladoras, Controladas e/ou Coligadas, direta e/ou indiretamente, mesmo que com participação inferior a 20% no respectivo Fundo de Investimento, individual ou conjuntamente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que as contribuições apresentadas não trazem ganhos significativos. A contribuição não apresenta argumentos que motivem tais alterações, desta forma a ANAC mantém entendimento original e preserva-se o disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1370

5. Edital, Item 4.1 O Item 4.1 do Edital dispõe acerca da apresentação dos documentos exigidos na forma original ou em cópia autenticada. Sugerimos que seja previsto expressamente que apenas na 1ª via da documentação será obrigatória a forma original ou cópia autenticada, sendo que nas 2ª e 3ª vias serão admitidas cópias simples.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão de redação não foi acatada, eis que cópias simples são desprovidas de valor legal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1439

A limitação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de serviços públicos não possui base legal. Sugerimos a exclusão das cláusulas 5.3 e 5.6, permitindo que eventos imprevisíveis resultem em reequilíbrio econômico-financeiro

do contrato, em obediência ao disposto na Constituição Federal.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos citados estão conforme a Lei nº 8.987/95. Nos termos do artigo 2º, inciso II da referida Lei: "II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;". Ou seja, cabe à Concessionária assumir os riscos da concessão. O contrato apenas indica os riscos que o Poder Concedente assumirá como forma de antecipar quais eventos ensejarão a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há qualquer vício legal nos itens citados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1441

A limitação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de serviços públicos não possui base legal. Sugerimos a exclusão das cláusulas 5.3 e 5.6, permitindo que eventos imprevisíveis resultem em reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em obediência ao disposto na Constituição Federal.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos citados estão conforme a Lei nº 8.987/95. Nos termos do artigo 2º, inciso II da referida Lei: "II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;". Ou seja, cabe à Concessionária assumir os riscos da concessão. O contrato apenas indica os riscos que o Poder Concedente

assumirá como forma de antecipar quais eventos ensejarão a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há qualquer vício legal nos itens citados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1472

49. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 6.3, b) Sugerimos a alteração do Item 6.3, b), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, no seguinte sentido: “até o prazo de 120 (cento e vinte) dias contados do término do exercício financeiro ou no prazo de [completar] dias após disponibilização ao mercado, o que ocorrer primeiro, fornecer a cada Acionista as demonstrações financeiras auditadas pelo auditor independente da Concessionária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as sugestões apresentadas não trazem ganhos significativos. A contribuição não apresenta argumentos que motivem tal alteração, desta forma a ANAC mantém entendimento original e preserva o disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1476

Com base na previsão da Cláusula 6.30, sugerimos a inclusão de dispositivos que prevejam um procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

contratual, estabelecendo, em especial, as etapas e prazos desse procedimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os procedimentos a serem adotados quando da revisão extraordinária serão normatizados pela Agência posteriormente, após ampla discussão pública, o que permitirá a participação de todos os agentes envolvidos no processo, inclusive a própria Concessionária, que terá a oportunidade de manifestar seus interesses e preocupações, não podendo o interesse da Concessionária se sobrepor ao público, sem prejuízo ao disposto no Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1500

56. Contrato, Subcláusula 2.4 Sugerimos que, em caso de atraso na obtenção da Licença Ambiental não motivada ou resultante da omissão da concessionária, os eventuais impactos na geração de receita ou que venham a aumentar os custos operacionais e investimentos temporários da concessionária possam ser passíveis de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão apresentada já se encontra disposta no texto do Contrato, na seção que trata dos riscos do Poder Concedente, como disposto a seguir:

Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato: (...) atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1604

ITEM COMENTADO: Item 1.1 e seguintes, do Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal 1.1. O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.

CONTRIBUIÇÃO: O fluxo de caixa marginal é instrumento desenvolvido para a compensação do concessionário por novos investimentos. Ele não é apto a compensar concessionário pela ocorrência de eventos que são risco do Poder Concedente, mas que atingem a concessionária. Essa compensação pelo fluxo de caixa marginal é particularmente inadequada nos casos em que o Poder Concedente resolve diluí-la ao longo do contrato, que é aliás a forma mais usual de realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão. É que, como Poder Concedente usará, para diluir no tempo a compensação ao concessionário, a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal, o concessionário correrá o risco dessa taxa ser menor que a sua taxa de atratividade para o projeto (definida quando da sua decisão de participar da licitação). Isso significa que a compensação ao concessionário por risco que é do Poder Concedente, talvez se realize de forma a levar o concessionário a perder rentabilidade no projeto. Ora, isso põe em cheque a própria credibilidade da matriz de riscos contratual e cria um risco regulatório que será considerado pelo concessionário no momento de realização da sua proposta, o que impactará negativamente o valor a ser oferecido em pagamento ao Governo. Por essa razão, solicitamos esclarecimento da razão porque o Poder Concedente pretende utilizar o fluxo de caixa marginal para compensação do concessionário por eventos que são risco do Poder Concedente, mas que atingem diretamente o concessionário. Note-se, além disso, que a falta do “Plano de Negócios” ou de qualquer referência para realizar essa compensação levará as Partes à situação em que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se

tornará uma mera negociação. E isso nos parece também contrário ao interesse público.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a apresentação de Plano de Negócios pela Concessionária, mesmo que fosse obrigatório, não seria vinculante para a Revisão Extraordinária. A Revisão Extraordinária através do Fluxo de Caixa Marginal visa anular o impacto financeiro decorrente de eventos associados aos riscos relacionados ao Poder Concedente no Contrato

de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Conforme dispõem o Contrato e seus anexos, os fluxos de dispêndio marginais, que ensejam reequilíbrio, serão determinados utilizando-se critérios de mercado. Já para a determinação do fluxo de receitas marginais, que ensejam reequilíbrio, será considerada a demanda realizada nos anos anteriores ao reequilíbrio e a projeção de demanda para os anos seguintes.

Portanto, a vinculação ao Plano de Negócio, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, não é adequada, pois as condições observadas no momento de sua elaboração não estarão

vigentes futuramente, ou seja, os custos e a demanda estimados para o Plano de Negócio

poderão não ser condizentes com o realizado futuramente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1658

Item 4.17 – Na renovação da Garantia da Proposta, o reajuste será pelo IPCA compreendido entre a data da realização da Sessão Pública do Leilão e o mês

imediatamente anterior à renovação da Garantia da Proposta. Caso o IPCA não tenha sido divulgado até a data da renovação, entendemos que o referido índice poderá ser projetado pela Proponente e se, por ventura, vier a ser um valor menor, esta poderá apresentar um endosso complementando tal valor. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que todos os índices serão reajustados pela ANAC, conforme o caso, e preservado o disposto no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1673

Item 2.42. O acionista privado e/ou a Concessionária não poderão responder por eventuais prejuízos decorrentes da mora ou o não cumprimento de obrigações contratadas pela Infraero, definidas como Obras do Poder Público. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento é correto, na medida em que preserva o disposto no Anexo de Obras do Poder Público. Naquele documento, é reforçado a incumbência do Poder Público quanto a responsabilidade pelas obras ali referenciadas: "O presente Anexo tem por objetivo especificar as obras cuja realização é de responsabilidade do Poder Público".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1688

Item 3.1.12 – Entendemos que as futuras expansões que não estejam previamente estabelecidas como obrigações da Concessionária serão objetos de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que somente o estabelecimento de obrigações não dispostas no Contrato e seus anexos serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme disposto naquele documento. Expansões que não estejam previstas em Contrato e efetuadas por conta e risco da Concessionária não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1751

Item 2.1.4. Entendemos que no caso de um evento de reequilíbrio econômico financeiro a ANAC terá o direito de cobrar encargos adicionais à concessionária de maneira que anulem o valor presente líquido do fluxo de caixa marginal. Quais encargos, prazos, e estruturas serão adotados?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os encargos dispostos no item em epígrafe deverão estar de acordo com as possibilidades de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro dispostas no Contrato. Cabe, ainda esclarecer que os procedimentos a serem adotados quando da revisão extraordinária serão normatizados pela Agência posteriormente, após ampla discussão pública, o que permitirá a participação de todos os agentes envolvidos no processo, inclusive a

própria Concessionária, que terá a oportunidade de manifestar seus interesses e preocupações, não podendo o interesse da Concessionária se sobrepor ao público, sem prejuízo ao disposto no Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1797

Em relação à cláusula 6.21 do Contrato, deixar claro que a prerrogativa deverá ser exercida visando ao reequilíbrio imediato, i.e., de forma a que eventuais prejuízos da Concessionária sejam reparados em tempo razoável. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: "6.21. Cabe à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sempre visando ao restabelecimento das condições originais contratadas em tempo razoável."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o texto do contrato em outros dispositivos já prevêem implicitamente a razoabilidade do tempo para implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. A exemplo do exposto, temos o item 6.24 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 6.25 daquela parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013): "procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1837

Contrato, Cap VI - Seção III - Subcláusula 6.26 1. Contrato, Subcláusula 6.26 Sugerimos incluir um subitem à Subcláusula 6.26, com a finalidade de prever que “Para fins de Revisão Extraordinária, deverá ser considerado o Plano de Negócios elaborado pela Adjudicatária e analisado pela instituição financeira financiadora, no caso o BNDES.”. O Fluxo de Caixa Marginal seria utilizado apenas em relação ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão de novos investimentos não previstos no escopo do Contrato de Concessão ou em virtude de alteração do escopo do Contrato de Concessão. Justificativa: O PGI – Plano de Gestão da Infraestrutura contempla somente termos físicos e não financeiros da concessionária e, considerando que a metodologia de reequilíbrio se aplica a eventos extraordinários e, portanto, não considerados no curso normal da exploração do aeroporto é de se esperar que deve existir o detalhamento daquilo que se pretende desenvolver explicitado no Plano de Negócios para se identificar o que é extraordinário, e tão pouco podemos conceber um fluxo marginal sem existir um fluxo principal a qual se referencia. A sugestão de utilizar o Plano de Negócios analisado pela instituição financeira, no caso o BNDES, dará conforto suficiente pois entendemos que o financiador fará uma detalhada análise antes de conceder o crédito à concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a apresentação de Plano de Negócios pela Concessionária, mesmo que fosse obrigatório, não seria vinculante para a Revisão Extraordinária. A Revisão Extraordinária através do Fluxo de Caixa Marginal visa anular o impacto financeiro decorrente de eventos associados aos riscos relacionados ao Poder Concedente no Contrato

de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Conforme dispõem o Contrato e seus anexos, os fluxos de dispêndio marginais, que ensejam reequilíbrio, serão determinados utilizando-se critérios de mercado. Já para a determinação do fluxo de receitas marginais, que ensejam reequilíbrio, será considerada a demanda realizada nos anos anteriores ao reequilíbrio e a projeção de demanda para os anos seguintes.

Portanto, a vinculação ao Plano de Negócio, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, não é adequada, pois as condições observadas no momento de sua elaboração não estarão

vigentes futuramente, ou seja, os custos e a demanda estimados para o Plano de Negócio

poderão não ser condizentes com o realizado futuramente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1909

Não há qualquer previsão de assunção por parte da Concessionária das Obras do Poder Público. Diante da possibilidade de atraso na realização das referidas obras, recomenda-se, a exemplo do estabelecido no edital do Leilão ANAC nº 02/2011, sejam estabelecidas regras para que a Concessionária possa executar em nome do Poder Concedente essas obrigações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi alterado de modo a contemplar a possibilidade de sub-rogação pela Concessionária das Obras do Poder Público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1224

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.7. "O Contrato poderá ser prorrogado por prazo de até 5 (cinco)anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato." TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.7. "O Contrato poderá ser prorrogado, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato." JUSTIFICATIVA Considerando que (i) não há justificativa nos documentos disponibilizados na audiência pública do período de como se alcançou o limite de 5 anos para prorrogação contratual e (ii) existem situações em que a prorrogação do prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro possa ser menor ou maior do que os 5 anos, faz-se necessária a alteração desta cláusula.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1229

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.26. “Para fins de Revisão Extraordinária deverá ser considerado o Anexo 5 - Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 6.26. “Para fins de Revisão Extraordinária que impliquem em inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos ou incrementos de valor de investimentos inicialmente previstos no Contrato de Concessão deverá ser considerado o Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal.” Cláusula 6.26.1. “Para quaisquer outras hipóteses não previstas no item 6.26. acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da utilização da Taxa Interna de Retorno (TIR) não alavancada original definida na assinatura do Contrato de Concessão, de modo a manter efetivas as condições originais do Contrato de Concessão.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que a metodologia do fluxo de caixa marginal é aplicável somente nos eventos de desequilíbrio que impliquem a geração de receitas marginais. Há muitos casos de eventos de desequilíbrio que não geram receitas marginais, não havendo assim um fluxo de caixa marginal a ser descontado, vis a vis, os investimentos, encargos e/ou perdas que precisam ser reequilibrados. Nos casos das rodovias federais, por exemplo, a aplicação do fluxo de caixa marginal somente é aplicada para os novos investimentos não previstos originalmente e que gerem receitas marginais. Na hipótese de outros desequilíbrios, o reequilíbrio econômico-financeiro será realizado sempre com base no plano de negócios e TIR não alavancada original.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada.

A título de exemplo, o contrato de concessão estabelece que i) o aumento de preço nos insumos para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias; ii) a não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 e iii) a estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; são riscos suportados pelo

concessionário.

Estes são alguns exemplos de riscos suportados pela Concessionária que alteram a remuneração do aeroporto. Caso o reequilíbrio econômico-financeiro fosse realizado com base no plano de negócios e TIR não alavancada original, esses riscos seriam necessariamente transferidos para o poder concedente.

O fluxo de caixa marginal é a alternativa para compensar o impacto de determinado evento isoladamente (desconsiderando o efeito das demais variáveis), seja ele impactante sobre receitas ou custos.

A Revisão Extraordinária através do Fluxo de Caixa Marginal visa anular o impacto financeiro decorrente de eventos associados aos riscos relacionados ao Poder Concedente no Contrato de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1233

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.22.5. “Caberá à INFRAERO notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.22.5. “Caberá à INFRAERO notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, com exceção dos contratos relacionados à execução das obras e serviços de responsabilidade do Poder Público previstos no Anexo 3 – Obras do Poder Público.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa deixar claro que os contratos previstos no Anexo 3 do Contrato de Concessão não serão rescindidos pela Infraero, sendo

considerados na cláusula 2.22.5 apenas os outros contratos de prestação de serviço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as cláusulas referentes aos contratos relacionados às obras do Poder Público, listados no Anexo 3 da minuta de Contrato, foram alteradas no sentido de permitir a sub-rogação dos contratos pela Concessionária nas hipóteses especificadas nas cláusulas 2.42 e seguintes da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Pedro Alberto do Amaral Dutra

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1299

Para deixar claro aos ofertantes, deve ser inscrita no Edital, como cláusula 3.14.3, regra a explicitar que a regra limitativa da cláusula 3.15 alcança o quotista que detenha, direta ou indiretamente, menos de 20% das quotas de fundo de investimento proponente, mas que participe, por qualquer forma, da gestão do fundo de investimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada por dar demasiado grau de subjetividade à participação da gestão do fundo de investimento. Contudo, a cláusula referente à gestão e à administração dos fundos foi alterada de modo a contemplar cotistas que não se enquadrem como gestor ou administrador, mas que exerça influência relevante no fundo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1308

Texto original: 11.7.2. Fica a critério da ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes; Proposta: 11.7.2 A ANAC, quando consultada, deverá manifestar-se a respeito de conflitos de interesse não resolvidos entre as partes, de forma a preservar os interesses público e nacional conforme a legislação vigente. Justificativa: Considerando o poder de órgão regulador e os poderes a ela concedido em 11.7.3 e 11.7.4, a ANAC deve efetivamente intervir em caso de conflitos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a sua atuação no que tange à resolução de conflitos entre as partes é subsidiária e restrita aos casos em que a ANAC entender pela necessidade e adequação da intervenção, devendo sua atuação ser imperativa apenas nos casos estabelecidos na minuta do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tendência Consultoria Integrada

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1364

NOTA TÉCNICA: ANÁLISE ECONÔMICA DAS NORMAS REGULATÓRIAS QUE DEFINEM A CONCESSÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO E CONFINS No último dia 31 de maio, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) colocou em consulta pública n. 5/2013 as minutas do edital de leilão e do contrato de concessão do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, e de Confins, em Minas Gerais . Nesta Nota Técnica analisam-se, do ponto de vista econômico, as normas regulatórias presentes no contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos acima mencionados. O foco da análise está no subconjunto das regras regulatórias que definem a participação de potenciais interessados no leilão e, por conseguinte,

determinam os padrões de concorrência entre estes agentes e a qualidade dos serviços por eles prestados. Reforça-se a importância da restrição à participação cruzada dos mesmos operadores em aeroportos distintos como meio de promover a concorrência entre aeroportos. Ademais, avaliam-se os efeitos da possibilidade de verticalização (empresas aéreas participando do controle de aeroportos) sobre a competição no mercado de transporte de passageiros e cargas. Esta Nota Técnica é organizada da seguinte forma: a Seção 1 descreve os itens do edital que versam sobre a participação de interessados nos leilões; a Seção 2 avalia o potencial de competição entre os aeroportos brasileiros e os efeitos desta competição sobre o bem-estar; a Seção 3 analisa, do ponto de vista econômico, os impactos destas regras sobre a promoção da competição entre aeroportos e sobre os benefícios esperados pelo Poder Público com o leilão. Ao final desta Nota, são discutidas sugestões regulatórias pontuais visando o aprimoramento das regras contidas no edital.

1. Da participação no leilão Descrevem-se, nesta seção, as regras que definem a elegibilidade de participantes no leilão. Estas regras encontram-se, prioritariamente no Capítulos III da minuta do Edital dos leilões dos aeroportos do Galeão e de Confins . Dois elementos do conjunto de regras presentes nos Capítulos III e IV são de especial interesse:

1. Restrições à participação cruzada dos mesmos operadores em aeroportos diferentes.
2. Participação de empresas aéreas nos consórcios interessados.

Sobre a participação cruzada Os limites à participação cruzada dos mesmos operadores em aeroportos diferentes encontram-se definidos nos seguintes itens:

- Item 3.2: “Não será permitida a participação de membro consorciado, suas Coligadas, Controladas, Controladora, ou sob controle comum, em mais de um Consórcio, ainda que com participações ou membros distintos entre si, ou isoladamente, ainda que relativo à proposta para outro Aeroporto”.
- Item 3.3: “Uma mesma entidade, suas Controladoras, Controladas, Coligadas, ou entidades sob controle comum, isoladamente ou em Consórcio, somente poderão ser vencedoras de um dos Aeroportos objeto deste Edital, devendo observar as regras aplicáveis ao Leilão”.
- Item 3.15.5: “Nã

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os objetivos que motivaram a adoção dos itens constantes do Edital foram justificados ao longo do processo licitatório, de forma que não há necessidade de estarem expressamente declarados

nos documentos jurídicos.

Em relação à segunda sugestão, esclarece que esta não foi acatada, ao passo que não há razão justificada para a vedação da integração vertical, mormente ser considerada a módica porcentagem de 4% de participação autorizada da empresa área no Consórcio pouco relevante para limitar a competição no mercado. Ademais, o objetivo do permissivo em comento foi justamente estimular a competitividade, ampliando o rol dos entrantes potenciais no leilão, que poderiam ser vedados em face de conterem participações societárias residuais em empresas aéreas, sem prejuízo da análise de possíveis comportamentos discriminatórios que a Concessionária venha a adotar em relação às demais empresas, que não fazem parte do Consórcio, nos moldes do Contrato e da legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1389

O limite de apenas 5 anos de prorrogação do contrato não tem base legal. Além disso, este prazo pode ser insuficiente para amortizar investimentos realizados no período final da concessão, resultando em dificuldades ao Poder Concedente, tais como: a necessidade de indenizar a Concessionária para garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato ou de excluir obrigações de investimentos sem prorrogar o prazo, a fim de atender a esta regra. Diante disso, sugerimos a exclusão de tal limitação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos

contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado". Ressalta-se, ainda, que existem diversas outras formas de se reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro além da extensão do prazo de concessão que poderão ser aplicadas conforme cada caso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1398

11. Edital, Item 4.28 O Item 4.28 do Edital prevê as declarações que deverão constar da carta a ser apresentada por instituição financeira acerca da viabilidade da proposta econômica da Proponente. Sugerimos que sejam acrescentadas, entre as declarações que devem ser apresentadas em tal carta, as seguintes: "4.28.4. O nível de endividamento máximo da futura Concessionária: (i) não será superior aos montantes abaixo estabelecidos; (ii) não será superior a seis vezes o valor do EBITDA; e (iii) não resultará em um índice de cobertura do serviço da dívida* menor que 1,3 vezes (definir) em todo período da concessão de acordo com o plano de negócios: Confins - R\$ [●] ([●] reais) Galeão - R\$ [●] ([●] reais); 4.28.5. O lance máximo a ser ofertado pela Proponente foi considerado na análise de viabilidade, sendo que esta instituição financeira responde solidariamente, para todos os fins, pelo cumprimento de tal lance; 4.28.6. A carta de viabilidade deverá ser re-ratificada pela instituição financeira caso a Proponente venha a ser vencedora do certame, nos termos do Anexo [●] – Modelo de Carta de Re-Ratificação." *Considera para o cálculo os juros pagos e a parcela do principal amortizável da dívida no período.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, esclarecendo que as declarações apresentadas por instituição financeira com o fito de declarar a viabilidade da proposta econômica exigidas pela minuta do Edital se mostram suficientes para tal fim.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1427

13. Edital, Capítulo IV, Seção V, Subseção II (Da Habilitação Econômico-financeira) Sugerimos que, para fins de habilitação econômico-financeira das Proponentes, sejam exigidos, além dos documentos previstos na Subseção II, da Seção V, do Capítulo IV, do Edital: (i) a apresentação de balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada a substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizado por índices oficiais quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação dos envelopes; (ii) a comprovação de patrimônio líquido mínimo das Proponentes, equivalente a 10% (dez por cento) sobre o valor estimado do Contrato referente a cada Aeroporto. No caso de consórcio, deverá ser admitido o somatório dos patrimônios líquidos das empresas consorciadas, proporcionalmente às suas respectivas participações no Consórcio, devendo ser acrescido 30% sobre o valor do patrimônio exigido; e (iii) a comprovação de atendimento a determinados índices contábeis, como, por exemplo, o índice de liquidez geral, o índice de liquidez corrente e o índice de endividamento geral. As exigências de capacidade econômico-financeira sugeridas estão em estrita consonância com os critérios permitidos na Lei nº 8.666/93, especialmente seu artigo 31, e visam conceder uma maior segurança econômico-financeira e jurídica à contratação, de forma a demonstrar que a futura concessionária tem efetivamente capacidade financeira para a execução adequada do contrato e o cumprimento dos níveis de serviço exigidos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e informa que a sugestão não foi acatada, posto que os requisitos de habilitação econômico-financeira previstos na minuta do Edital já possuem rigor suficiente para a demonstração da capacidade financeira da futura Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1474

50. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 9.3 Sugerimos a alteração do Item 9.3, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, no seguinte sentido: “Cada Parte poderá alterar seu endereço, número de fac-símile ou outra informação para fins de notificação, por meio de notificação prévia e expressa às demais Partes, com recebimento devidamente comprovado, especificando as alterações realizadas.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, diante da importância de manter atualizadas as informações cadastrais das Partes e da ciência destas acerca de quaisquer alterações realizadas, promover-se-á a alteração do referido item.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1510

58. Contrato, Subcláusula 2.7 A Subcláusula 2.7 do Contrato que prevê que “O

Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.”. Sugerimos a exclusão da Subcláusula mencionada, vez que poderá ser necessário, durante a execução do contrato, o reequilíbrio econômico-financeiro que demande uma prorrogação do prazo de vigência inicialmente acordado, superior a 05 anos. Caso não seja aceita a sugestão acima, sugerimos que, ao menos, o Contrato possa ser prorrogado pelo mesmo período de vigência do Contrato, qual seja, 25 anos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado". Ressalta-se, ainda, que existem diversas outras formas de se reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro além da extensão do prazo de concessão que poderão ser aplicadas conforme cada caso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1558

44. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.5 Sugerimos a

alteração do Item 5.5, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, no seguinte sentido: “Nenhuma matéria relacionada aos negócios da Concessionária poderá ser discutida em qualquer reunião do Conselho de Administração sem que haja um quorum mínimo presente, da maioria dos Membros do Conselho de Administração ou de seus respectivos suplentes.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agrade a contribuição e esclarece que a sugestão não será acatada, ao passo que não traz ganhos substanciais aptos a ensejar a alteração do referido item, preservando-se o texto original do item presente na minuta do Acordo de Acionistas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1569

Contrato, Subcláusula 5.2.8 A Subcláusula 5.2.8 do Contrato prevê como risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente a “ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 5.2.8 do Contrato, no sentido de prever que constitui risco do Poder Concedente a ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data de sua contratação ou de sua renovação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, nos termos da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), inclusive com a obrigação de contratação e manutenção de seguros. Conforme disposto no Capítulo V da minuta de Contrato, por sua vez, o risco

decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Portanto, conforme previsão contratual, a Concessionária deverá contratar os seguros existentes e precificá-los em sua proposta econômica. No tocante aos eventos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, tem-se que estes já se encontram distribuídos ao longo de todo o CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DE RISCOS. O Contrato, ademais, estabelece que fora das hipóteses expressamente alocadas ao Poder Concedente, o risco seja assumido integral e exclusivamente pela Concessionária, em conformidade com o art. 2º, inciso II, da Lei 8987/95.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1578

88. Contrato, Subcláusula 6.26 Sugerimos incluir um subitem à Subcláusula 6.26 do Contrato, com a finalidade de prever que “Para fins de Revisão Extraordinária, deverá ser considerado o Plano de Negócios elaborado pela Adjudicatária e analisado pela instituição financeira financiadora, no caso o BNDES.”. O Fluxo de Caixa Marginal seria utilizado apenas em relação ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão de novos investimentos não previstos no escopo do Contrato de Concessão ou em virtude de alteração do escopo do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a vinculação ao Plano de Negócio, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, não é adequada, pois as condições observadas no momento de sua elaboração não estarão vigentes futuramente, ou seja, os custos e a demanda estimados para o Plano de Negócio poderão não ser condizentes com o realizado futuramente. Ademais, a revisão extraordinária através do Fluxo de Caixa Marginal visa anular o impacto financeiro decorrente de eventos associados aos riscos relacionados ao Poder Concedente no

Contrato de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ressalta-se, ainda, que a matéria será fruto de regulamentação específica emitida pela ANAC após amplo processo de discussão pública.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1601

ITEM COMENTADO: Item 6.26, do Contrato de Concessão 6.26. Para fins de Revisão Extraordinária deverá ser considerado o Anexo 5 - Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio. **CONTRIBUIÇÃO:** O fluxo de caixa marginal é instrumento desenvolvido para a compensação do concessionário por novos investimentos. Ele não é apto a compensar concessionário pela ocorrência de eventos que são risco do Poder Concedente, mas que atingem a concessionária. Essa compensação pelo fluxo de caixa marginal é particularmente inadequada nos casos em que o Poder Concedente resolve diluí-la ao longo do contrato, que é aliás a forma mais usual de realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão. É que, como Poder Concedente usará, para diluir no tempo a compensação ao concessionário, a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal, o concessionário correrá o risco dessa taxa ser menor que a sua taxa de atratividade para o projeto (definida quando da sua decisão de participar da licitação). Isso significa que a compensação ao concessionário por risco que é do Poder Concedente, talvez se realize de forma a levar o concessionário a perder rentabilidade no projeto. Ora, isso põe em cheque a própria credibilidade da matriz de riscos contratual e cria um risco regulatório que será considerado pelo concessionário no momento de realização da sua proposta, o que impactará negativamente o valor a ser oferecido em pagamento ao Governo. Por essa razão, solicitamos esclarecimento da razão porque o Poder Concedente pretende utilizar o fluxo de caixa marginal para

compensação do concessionário por eventos que são risco do Poder Concedente, mas que atingem diretamente o concessionário. Note-se, além disso, que a falta do “Plano de Negócios” ou de qualquer referência para realizar essa compensação levará as Partes à situação em que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se tornará uma mera negociação. E isso nos parece também contrário ao interesse público.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovadas, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato. Para tanto, o Contrato prevê o uso da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal. Conforme os itens 1.1 e 1.2 do Anexo – Fluxo de Caixa Marginal:

1.1. O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.

1.2. Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos no item 1.1 acima serão descontados pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal a ser determinada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, conforme Seção II – Da Revisão dos Parâmetros da Concessão do Capítulo VI do Contrato, mediante ampla discussão pública.

A escolha da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal permite que os impactos de determinado evento alocado como risco do Poder Concedente seja isolado das alterações das demais variáveis. A estimativa dos impactos observará o disposto no Contrato em especial os itens 6.27 e 6.28 (itens 6.28 e 6.29, respectivamente, na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13):

6.27. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com:

6.27.1. relatório técnico ou laudo pericial, que demonstre o impacto financeiro,

verificado ou projetado, em decorrência do evento na conta caixa da Concessionária conforme o Anexo 5 - Fluxo de Caixa Marginal; e

6.27.2. todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito.

6.28. A ANAC poderá requisitar outros documentos, assim como laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC.

Adicionalmente, é importante ressaltar que a escolha de determinar a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal por meio de Audiência Pública, por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, visa exatamente manter a neutralidade da Concessionária em relação ao evento que ensejar da Revisão Extraordinária, pois a conjuntura econômica vigente no momento da publicação do Edital poderá diferir consideravelmente daquela presente quando da ocorrência do evento em questão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1654

Item 2.7. Entendemos que a Minuta do Contrato não deveria estabelecer uma limitação do prazo para prorrogação contrato, uma vez que durante o prazo de concessão o Poder Concedente poderá solicitar unilateralmente novos investimentos ou serviços não previstos originalmente no Contrato, ensejando o direito da Concessionária de pleitear o reequilíbrio do contrato e a prorrogação é o melhor mecanismo para a recomposição econômico-financeiro dos contratos, de forma a não onerar o Usuário com o aumento de tarifas. Dessa forma, sugerimos que a redação da cláusula seja a seguinte: “2.7. O Contrato poderá ser prorrogado para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência da Revisão extraordinária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado". Ressalta-se, ainda, que existem diversas outras formas de se reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro além da extensão do prazo de concessão que poderão ser aplicadas conforme cada caso.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Mauro Bardawil Penteadó
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1661
Item 2.22.5. Entendemos que todos os custos relacionados à rescisão dos contratos entre INFRAERO e prestadores de serviço serão arcados exclusivamente pela Infraero. Nosso entendimento está correto?
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as cláusulas referentes aos contratos relacionados às obras do Poder Público, listados no Anexo 3 da minuta de Contrato, foram alteradas no sentido de permitir a sub-rogação dos contratos pela Concessionária nas hipóteses especificadas nas cláusulas 2.42 e seguintes da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1678

O item 6.20 dispõe: “Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.” Sugerimos a exclusão da expressão “relevantes” nessa redação, com o intuito de evitar debates subjetivos em torno da relevância dos eventos ali mencionados. Ademais, sugerimos mudar o final da redação para “alteração dos custos, investimentos ou da receita da Concessionária”, uma vez que os eventos listados no Capítulo V – Seção podem ocasionar também variações nos investimentos que devem ser feitos pela Concessionária. Entendemos que os procedimentos de revisão extraordinária que objetivam o reequilíbrio financeiro econômico do contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da concessionária, decorrerão também de fatos imprevisíveis ou previsíveis, porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, nos termos do art. 65, II alínea d, da Lei 8.666/93, a qual é aplicada subsidiariamente à lei 8987/95.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o conceito de alterações relevantes estará relacionado àquelas aptas a, no mínimo, compensar os custos processuais do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ressalta-se, ainda, que a matéria será fruto de regulamentação específica emitida pela ANAC após amplo processo de discussão pública. Em relação à segunda parte da contribuição, esclarece-se que tal proposta não traz ganhos substanciais aptos a ensejar a alteração do referido item, de modo que a ANAC manterá entendimento original e preservará o disposto na minuta do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Heil Lutiis Silveira Martins (Banco Itaú BBA S.A.)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1724

Item 5.2.7. Entendemos por esta redação que a Concessionária deverá elaborar seu plano de negócios considerando as regras atuais de apuração de impostos e tributos e que, se ocorrerem mudanças em tais regras (incluindo, mas não se limitando, ao término da vigência do Regime Tributário de Transição), tais mudanças ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Está correto este entendimento?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, independente do Regime Tributário de Transição, qualquer mudança na legislação tributária, à exceção de mudanças nos Impostos sobre a Renda, que altere custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, poderá ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma da legislação aplicável. Informa-se que a redação disponibilizada em Audiência previa somente o aumento, mas o texto da cláusula foi corrigido de modo a incorporar qualquer alteração (vide item 5.2.7 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1737

Conforme previsto na Cláusula 2.7, o limite de apenas 5 anos de prorrogação do

contrato não tem base legal. Além disso, este prazo pode ser insuficiente para amortizar investimentos realizados no período final da concessão, resultando em dificuldades ao Poder Concedente, tais como: a necessidade de indenizar a Concessionária para garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato ou de excluir obrigações de investimentos sem prorrogar o prazo, a fim de atender a esta regra. Diante disso, sugerimos a exclusão de tal limitação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado". Ressalta-se, ainda, que existem diversas outras formas de se reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro além da extensão do prazo de concessão que poderão ser aplicadas conforme cada caso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1742

Seção IV – Item 4.1.1. Entendemos que a INFRAERO terá permissão para transferir suas ações somente se o destinatário das ações for uma subsidiária integral. Neste sentido, sugerimos a seguinte redação para tal disposição: "(...) que tenha

necessariamente como partes INFRAERO e suas subsidiárias (...)"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que tal sugestão não foi acatada, ao passo que o referido item não comporta a restrição trazida pelo contribuinte em relação às subsidiárias integrais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1796

Em relação à cláusula 6.20 do Contrato, além dos eventos descritos no CAPÍTULO V – Seção I, também é claramente um evento extraordinário exigir do Concessionário novos investimentos e serviços não previstos no Contrato, tal como previsto na Cláusula 6.32, razão pela qual a Cláusula 6.20 deveriam incluir tais situações entre os eventos extraordinários deflagadores do processo de revisão extraordinária. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: "6.20. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos no CAPÍTULO V – Seção I ou da Cláusula 6.32 do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da concessionária;"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, ao passo que não traz ganhos substanciais aptos a ensejar a alteração do referido item, preservando-se o texto original do item presente na minuta do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1831

Sugerimos a inclusão de uma nova subcláusula à cláusula 5.2, conforme segue: “ ocorrência de quaisquer eventos ou circunstâncias extraordinários ou imprevisíveis (excluídos os casos fortuitos ou força maior conforme referido na cláusula 5.2.8) que causem impactos negativos na concessão”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, nos termos da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), inclusive com a obrigação de contratação e manutenção de seguros. Conforme disposto no Capítulo V da minuta de Contrato, por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Portanto, conforme previsão contratual, a Concessionária deverá contratar os seguros existentes e precificá-los em sua proposta econômica. No tocante aos eventos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, tem-se que estes já se encontram distribuídos ao longo de todo o CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DE RISCOS. O Contrato, ademais, estabelece que fora das hipóteses expressamente alocadas ao Poder Concedente, o risco seja assumido integral e exclusivamente pela Concessionária, em conformidade com o art. 2º, inciso II, da Lei 8987/95.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1835

Sugere-se alterar o item 1.32, na medida em que a divulgação equivocada ou incompleta, pelo Poder Concedente, de dados ou informações que não possam ser verificados pelos Proponentes pode comprometer as propostas, não sendo legítimo entender que o Proponente ou a Concessionária deverão ser responsabilizados pelas futuras consequências que tais equívocos possam provocar no decorrer do leilão ou no período de vigência do Contrato, extrapolando, inclusive, os riscos alocados à Concessionária na minuta de Contrato de Concessão. As projeções, estimativas e estudos não devem vincular, mas informações concretas (litígios, contratos, situação imobiliária, etc.) sim. No Contrato de Concessão, deve haver uma garantia de correção das informações divulgadas antes do Leilão. O item ficaria com a seguinte redação: "1.32. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, que foram realizados e obtidos para estimar resultados da operação e precificar a Concessão, não serão vinculativos ao Poder Concedente para responsabilização perante as Proponentes e a futura Concessionária. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados às atuais condições do Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, contudo, vinculam o Poder Concedente, permitindo, inclusive, a sua utilização para fins de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os eventos que gerem desequilíbrio em relação à realidade contratual das partes quando da assinatura do contrato e que estejam alocados como riscos do Poder Concedente serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro, não sendo válidos para este fim os estudos prévios cujo objetivo é o de estabelecer valor mínimo de outorga da concessão, posto que se tratam apenas de modelos, que por definição, não conseguem prever a realidade em sua totalidade. Ademais, é responsabilidade do Proponente formular sua proposta econômica de acordo com seus estudos e levantamentos próprios levando em consideração todos os seus riscos envolvidos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1840

Prazo Contrato, Subcláusula 2.7 A Subcláusula 2.7 do Contrato que prevê que “O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.”. Sugerimos a exclusão da Subcláusula mencionada, vez que poderá ser necessário, durante a execução do contrato, o reequilíbrio econômico-financeiro que demande uma prorrogação do prazo de vigência inicialmente acordado, superior a 05 anos. Caso não seja aceita a sugestão acima, sugerimos que, ao menos, o Contrato possa ser prorrogado pelo mesmo período de vigência do Contrato, qual seja, 25 anos. Justificativa: Não há como prever as necessidades tanto do Poder Concedente quanto da Sociedade ao longo de 25 anos e, a atual clausula retira dos futuros governantes e da sociedade a oportunidade de adequar as relações de obrigações e direitos entre Concessionário e Poder Concedente diante das necessidades do futuro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, posto que, por uma decisão de política aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado". Ressalta-se, ainda, que existem diversas outras formas de se reestabelecer o

equilíbrio econômico-financeiro além da extensão do prazo de concessão que poderão ser aplicadas conforme cada caso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1227

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.7 “A determinação da metodologia do cálculo do fator X deverá ser orientada pelos ganhos observados e potenciais de produtividade da indústria aeroportuária relevante e/ou do Aeroporto” e Anexo 11 do Contrato. de Concessão – Fator X TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento. JUSTIFICATIVA Considerando que só há metodologia estipulada para cálculo do fator X nos primeiros cinco anos do Contrato de Concessão, seria importante que houvesse no Contrato de Concessão parâmetros para metodologia de cálculo do fator X e o teto de valor para o fator X após o quinto ano da concessão. A partir do momento que há maior segurança jurídica de como o fator X será revisado, irá corroborar para a atratividade do projeto, aumentando a competitividade do certame licitatório, e facilitar a financiabilidade da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, segundo o item 6.14 do Contrato de Concessão, a Revisão dos Parâmetros da Concessão, entre eles o Fator X, será realizada a cada período de 5 anos.

Nos primeiros 5 anos de Concessão, o Fator X está previamente definido segundo o Anexo 11 do Contrato de Concessão. Para os períodos seguintes, ele será calculado segundo metodologia a ser definida após ampla discussão pública. No segundo quinquênio, a ANAC adotará um intervalo para o Fator X, cujo valor estará entre 2,06 e -1,12.

É importante salientar que o reajuste de tarifa deve expressar a realidade do setor.

Por isso, é fundamental que a metodologia do Fator X possa ser readequada pela ANAC em cada revisão tarifária, buscando maior efetividade e atualidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1228

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 6.7 “A determinação da metodologia do cálculo do fator X deverá ser orientada pelos ganhos observados e potenciais de produtividade da indústria aeroportuária relevante e/ou do Aeroporto” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão. Cláusula 6.7.1. “Até o fim da Concessão, a determinação do fator X não poderá ter como base valor de referência superior a 1,95%” JUSTIFICATIVA A inclusão em comento visa mitigar a insegurança jurídica decorrente da ausência de previsão de metodologia para o cálculo do fator X após o quinto ano da concessão. A partir do momento que há maior segurança jurídica de como o fator X será revisado, irá corroborar para a atratividade do projeto, aumentando a competitividade do certame licitatório, e facilitar a financiabilidade da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas,

investimentos, custos , entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1407

12. Edital, Item 4.29 O Item 4.29 do Edital dispõe acerca das instituições financeiras que poderão emitir as declarações de viabilidade das propostas econômicas das Proponentes. Considerando a quantidade de instituições financeiras que cumprem o

requisito constante do referido item do Edital, qual seja, possuir patrimônio líquido mínimo de R\$ 2.500.000.000,00, e com vistas a evitar qualquer restrição do universo de licitantes em razão de tal previsão, sugerimos que o valor do patrimônio líquido mínimo exigido para as referidas instituições financeiras seja alterado para o montante de R\$ 1.000.000.000,00. Ademais, sugerimos que o Item 4.29 do Edital seja alterado também no sentido de prever que somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco do Brasil ou órgão estrangeiro análogo, considerando que o Item 4.28 do Edital permite que a referida declaração seja emitida por instituição financeira nacional ou estrangeira. Por fim, para fins de atendimento ao valor do patrimônio líquido mínimo exigido em questão, sugerimos prever expressamente a possibilidade de ser considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira tanto no Brasil quanto no exterior, prevendo uma regra para a data da taxa de câmbio a ser considerada para a conversão dos valores em reais. Ressaltamos que outras licitações de concessões federais têm sido divulgadas com tal previsão, a exemplo de editais de rodovias, cuja previsão sugerimos seja replicada no Edital dos Aeroportos, a saber: “Para efeito de alcance do valor mencionado no item acima, será considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira tanto no Brasil quanto no exterior.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item que trata do requisito de qualificação de instituições financeiras para emitir declaração de viabilidade da proposta, será alterado de modo a flexibilizar a restrição constante na minuta de audiência pública no que tange à possibilidade de comprovação de patrimônio Líquido no Brasil e no exterior.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: NILTON ANDRADE CHAVES

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1433

Conforme previsto no item 1.2, e seus subitens, do Aviso da Audiência Pública ANAC Nº 5/2013, publicado no Diário Oficial da União em 31/05/2013, encaminha-se, através deste, contribuição com o intuito de esclarecer e/ou adequar os documentos submetidos à Audiência Pública, abaixo descrita. Esta contribuição se refere à Minuta de Edital, mais especificamente ao seu CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO - Seção IV - Da Proposta Econômica. No item 4.29., do referido Capítulo e seção, é dito que: "Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituições financeiras devidamente autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, que não esteja participando da presente licitação e que tenha patrimônio líquido no exercício de 2012 superior a R\$ 2.500.000.000 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais), conforme comprovado por meio das últimas demonstrações financeiras disponíveis, devidamente publicadas." Pode-se, facilmente, acessando-se o site do Banco Central do Brasil, verificar-se quais são as instituições financeiras que atendem a este requisito do Edital. Consultando este site, verifica-se que, a princípio, somente 20 (vinte) instituições financeiras atendem a este requisito. Fazendo-se uma breve análise destas 20 instituições, verifica-se que, na verdade, somente 10 (dez) delas realmente estariam habilitadas a fornecer a declaração exigida, pois as demais sejam por questões de ética ou mesmo estatutárias (BNDES, BB, BNB, CEF e BANRISUL) não seriam indicadas para fornecer tal declaração, já que são instituições financeiras públicas de fomento e principais potenciais financiadores dos empreendimentos em tela, seja por estarem em situação financeira instável, as quais, por razões éticas, não serão aqui citadas, seja por não terem a expertise ou não se dedicarem ao mercado de assessores financeiros (financial adviser) que, novamente, por questões éticas, não serão aqui citadas. No entanto, qualquer pessoa, que tenha um mínimo de conhecimento do mercado financeiro brasileiro, pode verificar que o que aqui foi dito é a expressão da verdade. Considerando-se que não haja qualquer alteração nesta exigência do item 4.29., o número reduzido de instituições habilitadas poderia não ser suficiente para atender aos potenciais Licitantes ou, pelo ao menos, poderia gerar uma demanda muito próxima da oferta, levando à elevação do custo para os Licitantes cumprirem esta exigência, o que fatalmente seria refletido nas ofertas de outorga pelas concessões, que poderiam ser inferiores à situação onde a demanda fosse mais adequada à oferta. Diante do aqui exposto, sugere-se que a exigência feita no item 4.29. do Edital, seja alterada para a admissão também de instituições financeiras com patrimônio líquido inferior ao exigido no referido item (poderia ser,

como na licitação para as concessões dos Aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos, de 1,0 bilhão de reais) e/ou admitindo-se a participação de instituições financeiras internacionais, devidamente autorizada

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item que trata do requisito de qualificação de instituições financeiras para emitir declaração de viabilidade da proposta, será alterado de modo a flexibilizar a restrição constante na minuta de audiência pública no que tange à possibilidade de comprovação de patrimônio Líquido no Brasil e no exterior.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1507

Contrato, Anexo 11 (Fator X) Sugerimos a inclusão, no Anexo 11 (Fator X) do Contrato, da seguinte redação para definição do Fator X a partir do ano 6 (seis) até final da Concessão a fim de garantir maior previsibilidade para os Proponentes e minimizar os riscos assumidos para reajuste das tarifas ao longo da Concessão: "A partir do 6º ano, o Fator X terá valor igual a 1,0% (um por cento) para cada um dos aeroportos." Caso a sugestão acima não seja acatada, sugerimos que seja estipulado um limite máximo para o Fator X a partir do 6º ano.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e

realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas, investimentos, custos , entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Vanessa Souza Rosa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1508

Contrato, Anexo 11 (Fator X), Item 1.1.7.1.1 Solicitamos esclarecimento da redação do Item 1.1.7.1.1, do Anexo 11 (Fator X), do Contrato, tendo em vista que o valor de referência é baseado no processamento de passageiros domésticos e a redução é baseada no volume adicional de passageiros internacionais processados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item 1.1.7.1.1 do Anexo 11 do Contrato de Concessão sofrerá correção para ajustar o equívoco apontado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1511

Contrato, Anexo 11(Fator X), Item 1.1.6.1.1 Solicitamos alterar a referência do Item 1.1.6.1.1. do Anexo 11 (Fator X), do Contrato, de “referência contido na clausula 1.1.4” para “referência contido na cláusula 1.1.6”, pois de outro 45 modo o sinal (positivo / negativo) se inverte alterando diametralmente a intenção de aumento para redução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 1.1.6.1.1 do Anexo 11 tem por base definir os descontos possíveis ao Fator X, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No caso do Aeroporto de Galeão, o PEA prevê as seguintes melhorias na infraestrutura:

1) Construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, com pelo menos 26 (vinte e seis) pontes de embarque adicionais e respectivas posições de pátio com área

equivalente à adequada para atender aeronaves Código C.

2) Disponibilização, até o final da Fase I-B, de pátio de aeronaves com área equivalente à adequada para atender ao menos 73 (setenta e três) aeronaves Código C e 24 (vinte e quatro) aeronaves Código E.

3) Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.

Segundo o item 1.1.6.1.1, ao Fator X da Concessionária do aeroporto do Galeão será atribuído uma redução percentual devido à ampliação de posições de estacionamento.

Por decisão da Agência, a redação do item em questão sofrerá alteração, sendo os novos descontos: 2,63% para cada ponde de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,32% por posição remota adicional.

Assim, os descontos previstos no item 1.1.6, relacionados ao cumprimento das melhorias de infraestrutura aeroportuárias previstas no PEA para o aeroporto do Galeão, permitem que o X do reajuste de tarifa seja zerado. A Agência percebe tal fato como um incentivo para a realização de investimentos.

O mesmo entendimento encontra-se refletido para o aeroporto de Confins no item 1.1.7 e seguintes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1512

Contrato, Anexo 11 (Fator X), Itens 1.1.7.1.1 e 1.1.7.1.2 Solicitamos alterar a referência dos Itens 1.1.7.1.1. e 1.1.7.1.2, ambos do Anexo 11 (Fator X), do Contrato, de “referência contido na clausula 1.1.4” para “referência contido na cláusula 1.1.7”, pois de outro modo o sinal (positivo / negativo) se inverte alterando diametralmente a intenção de aumento para redução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 1.1.6.1.1 do Anexo 11 tem por base definir os descontos possíveis ao Fator X, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No caso do Aeroporto de Galeão, o PEA prevê as seguintes melhorias na infraestrutura:

1) Construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, com pelo menos 26 (vinte e seis) pontes de embarque adicionais e respectivas posições de pátio com área equivalente à adequada para atender aeronaves Código C.

2) Disponibilização, até o final da Fase I-B, de pátio de aeronaves com área equivalente à adequada para atender ao menos 73 (setenta e três) aeronaves Código C e 24 (vinte e quatro) aeronaves Código E.

3) Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.

Segundo o item 1.1.6.1.1, ao Fator X da Concessionária do aeroporto do Galeão será atribuído uma redução percentual devido à ampliação de posições de estacionamento.

Por decisão da Agência, a redação do item em questão sofrerá alteração, sendo os novos descontos: 2,63% para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,32% por posição remota adicional.

Assim, os descontos previstos no item 1.1.6, relacionados ao cumprimento das melhorias de infraestrutura aeroportuárias previstas no PEA para o aeroporto do Galeão, permitem que o X do reajuste de tarifa seja zerado. A Agência percebe tal fato como um incentivo para a realização de investimentos.

O mesmo entendimento encontra-se refletido para o aeroporto de Confins no item 1.1.7 e seguintes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1577

87. Contrato, Subcláusula 6.7 Considerando o princípio da segurança jurídica e com a finalidade de tornar o projeto mais atrativo à iniciativa privada, sugerimos prever no Contrato os critérios, base de cálculo e metodologia a serem utilizados pela ANAC para a revisão do Fator X, bem como a estipulação de um limite máximo para o Fator X, por exemplo, a determinação de 1.0% a.a. a título de fator X durante todo o período da concessão levando a mesma a perseguir tal produtividade de forma incessante e durante todo o prazo contratual.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas, investimentos, custos, entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de

eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1627

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.6.1.1. “Ampliação de posições de estacionamento de aeronaves – será atribuída redução de 2,15% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,08% por posição remota adicional.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.6.1.1. “Ampliação de posições de estacionamento de aeronaves – será atribuída redução de 2,74% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,37% por posição remota adicional.” JUSTIFICATIVA O item 1.1.25 do Contrato de Concessão define fator X como sendo o “fator de produtividade, a ser aplicado nos reajustes tarifários, com o

objetivo de compartilhar os ganhos de produtividade e eficiência com os usuários”, porém o Anexo 11 do Contrato de Concessão vincula o fator X unicamente às ampliações de infraestrutura, de forma que, ainda com o total cumprimento do item 8 “Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária” do PEA, o fator X aplicado resulta na redução do valor de reajuste das tarifas nos 4º e 5º anos de concessão. A alteração visa beneficiar o sistema, anulando o efeito do fator X desde que as exigências de ampliações forem atendidas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 1.1.6.1.1 do Anexo 11 tem por base definir os descontos possíveis ao Fator X, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No caso do Aeroporto de Galeão, o PEA prevê as seguintes melhorias na infraestrutura:

1) Construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, com pelo menos 26 (vinte e seis) pontes de embarque adicionais e respectivas posições de pátio com área equivalente à adequada para atender aeronaves Código C.

2) Disponibilização, até o final da Fase I-B, de pátio de aeronaves com área equivalente à adequada para atender ao menos 73 (setenta e três) aeronaves Código C e 24 (vinte e quatro) aeronaves Código E.

3) Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.

Segundo o item 1.1.6.1.1, ao Fator X da Concessionária do aeroporto do Galeão será atribuído uma redução percentual devido à ampliação de posições de estacionamento.

Por decisão da Agência, a redação do item em questão sofrerá alteração, sendo os novos descontos: 2,63% para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,32% por posição remota adicional.

Assim, os descontos previstos no item 1.1.6, relacionados ao cumprimento das

melhorias de infraestrutura aeroportuárias previstas no PEA para o aeroporto do Galeão, permitem que o X do reajuste de tarifa seja zerado. A Agência percebe tal fato como um incentivo para a realização de investimentos.

O mesmo entendimento encontra-se refletido para o aeroporto de Confins no item 1.1.7 e seguintes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1630

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.7.1.1. “Expansão do terminal de passageiros – após atingida a ampliação da capacidade de processamento em 850 passageiros domésticos embarcados e 850 passageiros domésticos desembarcados na hora-pico, será atribuída redução de 3% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada adicional de 85 passageiros internacionais embarcados na hora-pico ou 85 passageiros internacionais desembarcados na hora-pico.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.7.1.1. “Expansão do terminal de passageiros – após atingida a ampliação da capacidade de processamento em 850 passageiros domésticos embarcados e 850 passageiros domésticos desembarcados na hora-pico, será atribuída redução de 3% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada adicional de 85 passageiros domésticos embarcados na hora-pico ou 85 passageiros domésticos desembarcados na hora-pico.” JUSTIFICATIVA Considerando que o item trata da ampliação de capacidade do terminal para passageiros domésticos embarcados e desembarcados o racional de redução do valor referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo deveria está ligado a passageiros domésticos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 1.1.6.1.1 do Anexo 11 tem por base definir os descontos possíveis ao Fator X, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No caso do Aeroporto de Galeão, o PEA prevê as seguintes melhorias na infraestrutura:

1) Construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, com pelo menos 26 (vinte e seis) pontes de embarque adicionais e respectivas posições de pátio com área equivalente à adequada para atender aeronaves Código C.

2) Disponibilização, até o final da Fase I-B, de pátio de aeronaves com área equivalente à adequada para atender ao menos 73 (setenta e três) aeronaves Código C e 24 (vinte e quatro) aeronaves Código E.

3) Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.

Segundo o item 1.1.6.1.1, ao Fator X da Concessionária do aeroporto do Galeão será atribuído uma redução percentual devido à ampliação de posições de estacionamento.

Por decisão da Agência, a redação do item em questão sofrerá alteração, sendo os novos descontos: 2,63% para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,32% por posição remota adicional.

Assim, os descontos previstos no item 1.1.6, relacionados ao cumprimento das melhorias de infraestrutura aeroportuárias previstas no PEA para o aeroporto do Galeão, permitem que o X do reajuste de tarifa seja zerado. A Agência percebe tal fato como um incentivo para a realização de investimentos.

O mesmo entendimento encontra-se refletido para o aeroporto de Confins no item 1.1.7 e seguintes.

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1631

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.7.1.2. “Ampliação de posições de estacionamento de aeronaves – será atribuída redução de 1,75% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 0,88% por posição remota adicional.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 11 do Contrato de Concessão – Item 1.1.7.1.2. “Ampliação de posições de estacionamento de aeronaves – será atribuída redução de 4,0% ao valor de referência contido na cláusula 1.1.4 deste Anexo para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 2,0% por posição remota adicional.” JUSTIFICATIVA O item 1.1.25 do Contrato de Concessão define o fator X como sendo o “fator de produtividade, a ser aplicado nos reajustes tarifários, com o objetivo de compartilhar os ganhos de produtividade e eficiência com os usuários”, porém o Anexo 11 do Contrato de Concessão vincula o fator X unicamente às ampliações de infraestrutura, de forma que, ainda com o total cumprimento do item 8 “Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária” do PEA, o fator X aplicado resulta na redução do valor de reajuste das tarifas nos 4º e 5º anos de concessão. A alteração visa beneficiar o sistema, anulando o efeito do fator X desde que as exigências de ampliações forem atendidas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 1.1.6.1.1 do Anexo 11 tem por base definir os descontos possíveis ao Fator X, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No caso do Aeroporto de Galeão, o PEA prevê as seguintes melhorias na infraestrutura:

1) Construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, com pelo menos 26 (vinte e

seis) pontes de embarque adicionais e respectivas posições de pátio com área equivalente à adequada para atender aeronaves Código C.

2) Disponibilização, até o final da Fase I-B, de pátio de aeronaves com área equivalente à adequada para atender ao menos 73 (setenta e três) aeronaves Código C e 24 (vinte e quatro) aeronaves Código E.

3) Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.

Segundo o item 1.1.6.1.1, ao Fator X da Concessionária do aeroporto do Galeão será atribuído uma redução percentual devido à ampliação de posições de estacionamento.

Por decisão da Agência, a redação do item em questão sofrerá alteração, sendo os novos descontos: 2,63% para cada ponte de embarque acrescida ao pátio de estacionamento de aeronaves e 1,32% por posição remota adicional.

Assim, os descontos previstos no item 1.1.6, relacionados ao cumprimento das melhorias de infraestrutura aeroportuárias previstas no PEA para o aeroporto do Galeão, permitem que o X do reajuste de tarifa seja zerado. A Agência percebe tal fato como um incentivo para a realização de investimentos.

O mesmo entendimento encontra-se refletido para o aeroporto de Confins no item 1.1.7 e seguintes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1812

Cláusulas 6.6 e 6.8: Considerando que a aplicabilidade do Fator X depende da existência de ganho de eficiência para que o mesmo então possa ser dividido entre Concessionária e Poder Concedente, as previsões constantes das minutas de edital e contrato de concessão não podem resultar em desinteresse do Concessionário na

obtenção de referido ganho de eficiência. A inexistência de parâmetros claros para a definição do Fator X não só inviabiliza a formulação de um plano de negócios apropriado pelos interessados, como pode resultar em desestímulo à busca por tais ganhos de eficiência. É muito importante ressaltar que a indefinição quanto ao modo de revisão dos parâmetros representa uma incerteza aos proponentes, que acaba por refletir na análise dos riscos do projeto, prejudicando sua capacidade de previsão adequada dos elementos componentes dos modelos financeiros e, possivelmente, diminuindo o valor de suas propostas ou afetando a equidade do processo licitatório. Outra preocupação diz respeito ao fato de que a fórmula do Fator X não leva em consideração a evolução do tráfego em relação ao tráfego atual dos aeroportos, uma vez que, segundo entendemos, a evolução do tráfego é o parâmetro mais importante para a apuração de ganhos de eficiência. Portanto, a fórmula proposta para o Fator X não estabelece um mecanismo que assegure o adequado ajuste de tarifa em caso de atrasos ou queda no tráfego. Ademais, no caso específico, não há a previsão de intervalos mínimo e máximo que o Fator X possa vir a alcançar. O Fator Q, por sua vez, possui um intervalo definido de -7,5% até 2%. Porém, apresenta uma variação muito acima de outros sistemas regulados, tal como o Aeroporto Charles de Gaulle (Paris), que possui um máximo de 1,0% e um mínimo de -1,0%. Fórmulas e intervalos definidos no Edital, relativos tanto à capacidade de investimento quanto à evolução do tráfego, possibilitariam a criação de um ambiente regulatório, ao nosso entender, mais claro, evitando a incertezas quanto à revisão dos parâmetros e afastando discussões e discordâncias que em muito prejudicariam o andamento regular do contrato. Observe, por último, que o próprio estudo de viabilidade segue caminho similar ao ora sugerido, uma vez que menciona que (i) variáveis deveriam ser consideradas e (ii) o intervalo mínimo/máximo do Fator X deveria ser estabelecido. Diante disso, solicitamos a modificação das cláusulas 6.6 e 6.8 da minuta de contrato, conforme segue: “6.6. O Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas à produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto”. “6.6.1. O Fator X não será superior a -1% ou inferior a +1%”. “6.6.2. Para a aplicação da subcláusula anterior, aplicar-se-á o valor máximo ou mínimo mais próximo do Fator X efetivamente calculado, conforme o caso.” “6.8. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade conterà os

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas, investimentos, custos, entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1813

Solicitamos a modificação das cláusulas 6.6 e 6.8 da minuta de contrato, conforme segue: “6.6. O Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas à produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto”. “6.6.1. O Fator X não será superior a -1% ou inferior a +1%”. “6.6.2. Para a aplicação da subcláusula anterior, aplicar-se-á o valor máximo ou mínimo mais próximo do Fator X efetivamente calculado, conforme o caso.” “6.8. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade conterá os dados referentes: i) ao movimento de passageiros; ii) ao pouso de aeronaves; iii) ao peso máximo de decolagem; e iv) aos investimentos realizados“. Segue, em anexo, estudo realizado sobre o tema utilizando os precedentes do Setor de Telecomunicações, a fim de subsidiar a presente contribuição.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas, investimentos, custos , entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão

realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1860

Documento: Minuta de Contrato Item: CAPÍTULO VI - DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO Clausula 6.6 e 6.8: Considerando que a aplicabilidade do Fator X depende da existência de ganho de eficiência para que o mesmo então possa ser dividido entre Concessionária e Poder Concedente, as previsões constantes das minutas de edital e contrato de concessão não podem resultar em desinteresse do Concessionário na obtenção de referido ganho de eficiência. A

inexistência de parâmetros claros para a definição do Fator X não só inviabiliza a formulação de um plano de negócios apropriado pelos interessados, como pode resultar em desestímulo busca por tais ganhos de eficiência. Diante disso, solicitamos a modificação das cláusulas 6.6 e 6.8 da minuta de contrato, conforme segue: “6.6. O Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto “6.6.1. O Fator X não será superior a -1% ou inferior a +1%. “6.6.2. Para a aplicação da subcláusula anterior, aplicar-se-á o valor máximo ou mínimo mais próximo do Fator X efetivamente calculado, conforme o caso.” “6.8. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade conterà os dados referentes: i) ao movimento de passageiros; ii) ao pouso de aeronaves; iii) ao peso máximo de decolagem; e iv) aos investimentos realizados”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor do Fator X para os três primeiros anos da Concessão, contados a partir da data de eficácia do contrato, será igual a zero. Para o quarto e o quinto ano, este parâmetro terá como referência o valor de 1,42%.

A revisão do Fator X ocorrerá quinquenalmente, sendo sua metodologia definida após ampla discussão com a sociedade, e seu cálculo orientado pelos potenciais e realizados ganhos de produtividade. O item 6.8 do Contrato de Concessão expõe que o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a movimentos de passageiros, peso máximo de decolagem, pouso de aeronaves, receitas, investimentos, custos , entre outros. Espera-se que o comportamento dessas variáveis se altere ao longo do período de concessão, principalmente quando são levadas em conta as ampliações, as melhorias e os investimentos que serão realizados.

Conforme exarado pelos Acórdãos do TCU nº 3232/2011, nº 3234/2011 e Nº 3233/2011, referentes, respectivamente, aos processos de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, para a metodologia de cálculo do fator X, a ANAC deverá utilizar “fórmula de reversão de ganhos de eficiência e de produtividade em favor dos usuários do serviço outorgado que efetivamente reflita o incremento de eficiência e de produtividade obtido pela futura Concessionária, a teor do que dispõe

o inciso X do art. 29 da Lei Geral das Concessões c/c art. 7º, § 1º, do Decreto 7.624/2011”.

Neste sentido, considerando a dificuldade de previsão para períodos longos, o dinamismo da indústria, o aprimoramento das ferramentas de cálculo e até mesmo o desenvolvimento da regulação econômica, a ANAC entende que a definição prévia de um intervalo (valores máximo ou mínimo) para o fator X poderá contribuir para elevar a segurança regulatória e para minimizar a assimetria de informação no curto prazo.

Porém, defini-lo para o longo prazo seria uma possibilidade de impedir que ganhos de produtividade sejam repartidos entre o concessionário e a sociedade, dado que o intervalo pode se mostrar inadequado, ao prazo maior, à realidade do mercado.

Portanto, a Agência se posiciona de modo a definir o intervalo para o segundo quinquênio, estabelecendo o valor máximo de 2,06% e o valor mínimo de -1,12%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1900

O item 4.29 estabelece que a comissão de licitação, ao invés de receber os planos de negócio dos licitantes, receberá uma declaração de instituição financeira atestando a viabilidade do plano de negócio da Proponente e que este observou todas as regras estabelecidas pelo edital na sua elaboração. A minuta estabelece, contudo, que o patrimônio líquido da instituição seja superior a R\$ 2,5 bilhões (quando no último leilão foi de superior a R\$ 1 bilhão) e (ii) ser nacional (quando poderia ser também instituição estrangeira). Trata-se de exigência restritiva à competitividade do leilão, pois segundo informações do Banco Central (<http://www4.bcb.gov.br/top50/port/top50.asp>, acesso em junho de 2013), apenas 17 apresentam o patrimônio líquido exigido, dos quais somente 12 costumam atuar nesse assessoramento a que se refere a minuta. Quanto à restrição à participação de bancos estrangeiros, esta não se justifica, pois, em primeiro lugar, a licitação é internacional e, em segundo, os bancos estrangeiros poderão estar mais bem

preparados para realizar a avaliação de que trata a minuta do edital. Tanto é que essa lógica foi refletida na minuta no item 4.30, segundo o qual auditoria independente, a qual deverá conceder declaração quando à adequabilidade do plano de negócios sob aspectos contábil e tributário, poderá ser nacional ou estrangeira. Se a auditoria que analisará a incidência de tributos e regras contábeis aplicáveis no Estado brasileiro poderá ser estrangeira, por que razão a instituição financeira que analisará o plano de negócios – conhecimento que não dependente de uma especificidade local (para não dizer qualificação) – não poderia ser estrangeiro? Recomenda-se a diminuição do valor mínimo do patrimônio líquido da instituição financeira assessora dos licitantes, bem como exclusão da exigência de que esta seja nacional. A imposição de restrição quanto às exigências relativas à atividade complementar ao do objeto da licitação – instituição financeira destinada unicamente a assessorar o consórcio licitante – não pode restringir a competição da licitação (bem maior a ser resguardado). Não se pode esquecer a mera exigência da declaração da instituição financeira já onera demasiadamente a elaboração das propostas e sua exigência não pode ser mais um fator de restrição do universo, bastante reduzido (ver demais contribuições sobre itens 3.15.5 e 4.46 ambos da minuta do edital), de participantes do leilão. Se a intenção do Poder Público é conferir maior certeza de que o plano de negócio será robusto e capaz de ser implementado durante a execução do contrato, recomenda-se aumentar a garantia de execução do contrato, instrumento que efetivamente resguarda o Poder Público de qualquer quebra contratual por má execução resultante ou não de falha na elaboração do plano de negócio do concessionário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item que trata do requisito de qualificação de instituições financeiras para emitir declaração de viabilidade da proposta, será alterado de modo a flexibilizar a restrição constante na minuta de audiência pública no que tange à possibilidade de comprovação de patrimônio Líquido no Brasil e no exterior.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Juan Ferres

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1913

Sugestão de revisões nas cláusulas 11.3, 3.1.35 e no Anexo de que trata o Fator X, conforme documento em anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as sugestões não serão acatadas.

Em relação a inclusão do item 11.3.1 sob o texto, “11.3.1. Em se tratando de Áreas e Atividades Operacionais, a Concessionária deverá adaptar em prazo de até 90 dias os contratos sub-rogados por ela recebido para ajustá-los às obrigações previstas nas cláusulas 11.6 a 11.10 deste Documento, sob pena de anulação da validade desses contratos, independentemente de indenização”, é importante destacar que a necessidade de verificação da adequação dos contratos sub-rogados presume uma análise anterior de cada um dos contratos sub-rogados relativos às Áreas e Atividades Operacionais. A execução desta análise e de uma eventual alteração dos contratos sub-rogados dentro do período proposto pode não ser viável, dado o elevado número de contratos dessa natureza, e considerando que os primeiros meses da concessão contemplam diversas obrigações contratuais que demandam muitos recursos da Agência e da Concessionária.

Não obstante, a ausência de menção explícita do prazo para adequação dos contratos sub-rogados não exime a Concessionária de ajustá-los a todas as cláusulas constantes dos Contratos de Concessão.

Com relação ao item (iii) da contribuição, entende-se que não é necessária a inclusão de uma cláusula adicional dispendo sobre a exploração de atividades operacionais em regime de exclusividade, tendo em vista que os itens 11.8 a 11.10 já disciplinam a matéria, evidenciando as restrições e condições sobre as quais seria possível a prestação de serviço de forma exclusiva, além de estabelecer a necessidade de prévia autorização da ANAC.

Finalmente, em relação a proposta de alteração da metodologia de Fator X e de inclusão de um mecanismo de gerenciamento tarifário, esclarecemos que, no Anexo 11 são definidos os descontos aplicáveis ao Fator X, tanto para Galeão quanto para

Confins, que são atrelados ao cumprimento de requisitos de expansão do terminal de passageiros e de ampliação de posições de estacionamento de Aeronaves.

Esses requisitos foram estipulados com base na Seção 8 no Anexo 02 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).

A ANAC aproveita para esclarecer que as tarifas apresentadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão são definidas como tarifas-teto, ou seja, o valor máximo que a Concessionária poderá cobrar. Cabe a própria Concessionária definir seu gerenciamento tarifário, tendo liberdade para se posicionar acerca da diferenciação de valores na cobrança de suas tarifas, desde que respeitem-se seus limites.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1197

Prezados, Conforme solicitação interna, anexo contribuição em nome da Engevix Engenharia S/A - CNPJ 00.103.582/0001-31. Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC informa que não foi possível verificar o anexo enviado devido a problemas no arquivo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1198

Prezados, Conforme solicitação interna, anexo contribuição em nome da Engevix Engenharia S/A - CNPJ 00.103.582/0001-31. Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC informa que não foi possível verificar o anexo enviado devido a problemas no arquivo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1199

Prezados, Conforme solicitação interna, anexo contribuição em nome da Engevix Engenharia S/A - CNPJ 00.103.582/0001-31. Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC informa que não foi possível verificar o anexo enviado devido a problemas no arquivo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1200

Prezados, Conforme solicitação interna anexo contribuição em nome da Engevix Engenharia S/A - CNPJ: 00.103.582.0001/31 Att, Leandro Gerson I - A DISPOSIÇÃO EDITALÍCIA FORMULADA A questão ora formulada envolve o alcance subjetivo da seguinte disposição da Minuta de Edital disponibilizada pela ANAC: Seção III - Das Limitações à Participação (...) 3.15. Não poderão participar deste Leilão pessoas

jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que: 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas. Em síntese, indaga-se o seguinte: Quem são os sujeitos que, à vista de tal subcláusula, estariam efetivamente impedidos de participar das licitações que têm por objeto os aeroportos de Confins (MG) e Guarulhos (SP)? II - DIRETRIZES PARA O ENTENDIMENTO ADEQUADO DO ALCANCE DA SUBCLÁUSULA Entende a ora requerente que a resposta adequada à pergunta formulada envolve fundamentalmente duas perspectivas complementares. A primeira perspectiva é de ordem abstrata, normativa. No plano abstrato, há de se buscar um equilíbrio entre, de um lado, a regra geral que orienta todo e qualquer certame licitatório, qual seja, o da mais ampla participação de todos os interessados em contratar com a administração pública, e, de outro, as exceções a este princípio, admissíveis apenas à vista de certos e bem precisos interesses públicos, identificados no momento da imposição das limitações, as quais são, adicionalmente, admissíveis apenas na medida estritamente necessária à satisfação destes interesses e desde que devidamente justificadas. Com efeito, vige no direito constitucional brasileiro, seja por força de disposições de direito público, seja por força de disposições de direito privado, a regra enunciada acima, de maneira inequívoca. Exigem tal ampla participação, dentre outras, princípios e regras reconhecidos universalmente, tais como o da impessoalidade, da ampla competição e da vantajosidade, positivados na Carta constitucional em seu art. 37 e na Lei nº 8.666/1993, art. 3o, dentre outros dispositivos. No versante do direito privado - que incide reflexamente aqui - não havendo interesse público relevante em direção contrária, não há porque cercear-se a possibilidade do exercício da livre iniciativa e da livre competição (art. 170 da Constituição Federal, entre outros), que se manifestam, neste ambiente específico, na forma da possibilidade de oferecer propostas, em condições de igualdade e sem barreiras de entrada, no mercado de contratos (ou de disputa por melhores propostas na perspectiva do interesse público) criado pela Administração Pública. Quanto às possíveis e jurídicas exceções, devem, como dito, ter estribo apenas em motivos de interesse público cogente, bem identificados. No caso de q

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será

flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1201

Prezados, Conforme orientação interna, anexo contribuição da Engevix Engenharia S/A - CNPJ: 00.103.582/0001-31 Att, Leandro Gerson I - A DISPOSIÇÃO EDITALÍCIA FORMULADA A questão ora formulada envolve o alcance subjetivo da seguinte disposição da Minuta de Edital disponibilizada pela ANAC: Seção III - Das Limitações à Participação (...) 3.15. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que: 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas. Em síntese, indaga-se o seguinte: Quem são os sujeitos que, à vista de tal subcláusula, estariam efetivamente impedidos de participar das licitações que têm por objeto os aeroportos de Confins (MG) e Guarulhos (SP)? II - DIRETRIZES PARA O ENTENDIMENTO ADEQUADO DO ALCANCE DA SUBCLÁUSULA Entende a ora requerente que a resposta adequada à pergunta formulada envolve fundamentalmente duas perspectivas complementares. A primeira perspectiva é de ordem abstrata, normativa. No plano abstrato, há de se buscar um equilíbrio entre, de um lado, a regra geral que orienta todo e qualquer

certame licitatório, qual seja, o da mais ampla participação de todos os interessados em contratar com a administração pública, e, de outro, as exceções a este princípio, admissíveis apenas à vista de certos e bem precisos interesses públicos, identificados no momento da imposição das limitações, as quais são, adicionalmente, admissíveis apenas na medida estritamente necessária à satisfação destes interesses e desde que devidamente justificadas. Com efeito, vige no direito constitucional brasileiro, seja por força de disposições de direito público, seja por força de disposições de direito privado, a regra enunciada acima, de maneira inequívoca. Exigem tal ampla participação, dentre outras, princípios e regras reconhecidos universalmente, tais como o da impessoalidade, da ampla competição e da vantajosidade, positivados na Carta constitucional em seu art. 37 e na Lei nº 8.666/1993, art. 3º, dentre outros dispositivos. No versante do direito privado - que incide reflexamente aqui - não havendo interesse público relevante em direção contrária, não há porque cercear-se a possibilidade do exercício da livre iniciativa e da livre competição (art. 170 da Constituição Federal, entre outros), que se manifestam, neste ambiente específico, na forma da possibilidade de oferecer propostas, em condições de igualdade e sem barreiras de entrada, no mercado de contratos (ou de disputa por melhores propostas na perspectiva do interesse público) criado pela Administração Pública. Quanto às possíveis e jurídicas exceções, devem, como dito, ter estribo apenas em motivos de interesse público cogente, bem identificados. No caso de que se trat

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1202

Prezados, Conforme orientação interna, anexo Contribuições da Engevix Engenharia S/A - CNPJ: 00.103.582.0001/31 Att, Leandro Gerson I - A DISPOSIÇÃO EDITALÍCIA FORMULADA A questão ora formulada envolve o alcance subjetivo da seguinte disposição da Minuta de Edital disponibilizada pela ANAC: Seção III - Das Limitações à Participação (...) 3.15. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que: 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas. Em síntese, indaga-se o seguinte: Quem são os sujeitos que, à vista de tal subcláusula, estariam efetivamente impedidos de participar das licitações que têm por objeto os aeroportos de Confins (MG) e Guarulhos (SP)? II - DIRETRIZES PARA O ENTENDIMENTO ADEQUADO DO ALCANCE DA SUBCLÁUSULA Entende a ora requerente que a resposta adequada à pergunta formulada envolve fundamentalmente duas perspectivas complementares. A primeira perspectiva é de ordem abstrata, normativa. No plano abstrato, há de se buscar um equilíbrio entre, de um lado, a regra geral que orienta todo e qualquer certame licitatório, qual seja, o da mais ampla participação de todos os interessados em contratar com a administração pública, e, de outro, as exceções a este princípio, admissíveis apenas à vista de certos e bem precisos interesses públicos, identificados no momento da imposição das limitações, as quais são, adicionalmente, admissíveis apenas na medida estritamente necessária à satisfação destes interesses e desde que devidamente justificadas. Com efeito, vige no direito constitucional brasileiro, seja por força de disposições de direito público, seja por força de disposições de direito privado, a regra enunciada acima, de maneira inequívoca. Exigem tal ampla participação, dentre outras, princípios e regras reconhecidos universalmente, tais como o da impessoalidade, da ampla competição e da vantajosidade, positivados na Carta constitucional em seu art. 37 e na Lei nº 8.666/1993, art. 3º, dentre outros

dispositivos. No versante do direito privado - que incide reflexamente aqui - não havendo interesse público relevante em direção contrária, não há porque cercear-se a possibilidade do exercício da livre iniciativa e da livre competição (art. 170 da Constituição Federal, entre outros), que se manifestam, neste ambiente específico, na forma da possibilidade de oferecer propostas, em condições de igualdade e sem barreiras de entrada, no mercado de contratos (ou de disputa por melhores propostas na perspectiva do interesse público) criado pela Administração Pública. Quanto às possíveis e jurídicas exceções, devem, como dito, ter estribo apenas em motivos de interesse público cogente, bem identificados. No caso de que se tra

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1203

Prezados, Conforme orientação interna, anexo contribuições da Engevix Engenharia S/A – CNPJ: 00.103.582/0001-31 Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1207

Prezados, Conforme orientação interna, anexo contribuições da Engevix Engenharia S/A – CNPJ: 00.103.582/0001-31 Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de

suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Leandro Gerson

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1265

Prezados, Conforme orientação interna, anexo novas contribuições da Engevix Engenharia S/A – CNPJ: 00.103.582/0001-31 Att, Leandro Gerson

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Bernardi

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1287

Gostaria de sugerir a inclusão do Item 1.1.34.1, com a seguinte redação: Admite-se que a subsidiária integral da pessoa jurídica que opera diretamente um aeroporto constitua, por sua vez, uma subsidiária integral com o específico propósito de participar da Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Operador Aeroportuário e cláusulas correlatas foi adequado para flexibilizar a relação societária necessária para qualificação técnica. Todavia, será mantida a exigência de atualidade na operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLAUDIA ASSUNÇÃO DOS SANTOS VIEGAS

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1296

LCA CONSULTORES Contribuição à Audiência Pública ANAC nº 05/2013, referente ao Capítulo III, seção II, item 3.14. A ANAC como órgão regulador do setor de aviação civil, deve considerar em seus atos os interesses relacionados aos investimentos em expansão, qualidade e segurança do setor aeroportuário, com mecanismos que promovam a concorrência, de forma a aumentar a eficiência e o bem-estar do mercado. Nesse sentido, entendem-se como pertinentes as provisões trazidas no Edital, especificamente no item 3.14. O Edital, acertadamente, contempla o papel de Fundos de Investimento como mecanismo adequado para a captação de recursos necessários à realização de grandes investimentos no país, considerando como Proponentes potenciais do leilão apenas quotistas que tiverem participação igual ou superior a 20% no Fundo de Investimento (item 3.14.2). Assim, quotistas com participação inferior não estão sujeitos à limitação do item 3.15.5. As medidas delineadas pela minuta são importantes para a proteção e promoção da dinâmica competitiva. A Nova Lei do CADE (Parágrafo único do art. 90 da Lei nº 12.529/11)

não considera como atos de concentração a formação de consórcios destinados às licitações promovidas pela administração pública. Isso não significa, entretanto, que tais consórcios estejam fora do crivo da concorrência. Ao contrário, isso deixa a cargo das agências reguladoras, em cada caso concreto, avaliar a maneira mais adequada de promover a concorrência em harmonia com os demais objetivos de sua política de longo prazo. Sob o ponto de vista econômico, existe sólida fundamentação que suporta a limitação imposta pela ANAC: (i) A teoria econômica indica possíveis riscos à concorrência associados aos vários tipos de cruzamento acionário entre concorrentes. (ii) A experiência internacional preconiza que, de fato, a estrutura do setor aeroportuário (especialmente quando se considera perfis competitivos relacionados à formação de hubs nacionais e internacionais) se enquadra no cenário em que participações cruzadas entre concorrentes podem ser prejudiciais à dinâmica competitiva. (iii) O mercado brasileiro apresenta atualmente as condições necessárias e suficientes que tornam eventual propriedade cruzada entre aeroportos concorrentes um risco à dinâmica competitiva. Nesse cenário, ao mesmo tempo em que é preciso resguardar a função econômica e pró-competitiva de Fundos de Investimento, a Autoridade não pode permitir que estes Fundos possam ser utilizados indevidamente pelos seus quotistas como instrumento para a troca de informações sensíveis entre companhias concorrentes (o que pode facilitar o surgimento de condutas anticompetitivas, unilaterais e coordenadas). As limitações já desenvolvidas pela ANAC resguardam o papel dos Fundos de investimento na economia, mas as regras a respeito da governança de Fundos Proponentes devem ser aperfeiçoadas, limitando a possibilidade de que a participação desses agentes no certame seja capaz de introduzir incent

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de Concessionárias neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor, etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Ressalta-se que, mesmo inseridos em conjunturas diferentes, os modelos regulatórios de outros países podem servir como base de comparação (benchmarking) em alguns aspectos que forem aplicáveis no contexto nacional. Tal procedimento é adotado com êxito em diversos setores da economia.

Esclarece também que o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: CLAUDIA ASSUNÇÃO DOS SANTOS VIEGAS

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1297

LCA CONSULTORES Contribuição à Audiência Pública ANAC nº 05/2013. Referente ao Capítulo III, Seção III, item 3.5.15. Sumário Executivo A propriedade cruzada entre concorrentes pode proporcionar incentivos anticompetitivos importantes, amplamente trabalhados pela literatura e jurisprudência nacional e internacional. Esses riscos

concorrenciais são reforçados por estruturas de mercado oligopolizadas e com barreiras à entrada. A propriedade cruzada pode ocorrer de forma direta e unidirecional (uma empresa é acionista de outra), direta e recíproca (empresas possuem participação acionária uma na outra) ou indireta (existe acionista comum a duas ou mais empresas). Essas participações podem se restringir a relações de interesse financeiro – participação nos lucros – ou integrar relações de controle e gestão entre os envolvidos. Todas essas possibilidades, a depender das características de cada caso concreto, podem apresentar incentivos a condutas anticompetitivas unilaterais e/ou coordenadas, em prejuízo de mercados e consumidores. O setor aeroportuário tem três características de oferta marcantes: (i) estrutura oligopolizada: há significativas barreiras à entrada no médio prazo, que restringem a entrada tempestiva de novos agentes; (ii) rigidez na estrutura física instalada: limitação para a expansão da oferta de serviços no curto prazo; (iii) serviços diferenciados: aeroportos funcionam como plataformas multilados que possibilitam a interação entre grupos de agentes com forte dependência entre si (companhias aéreas e passageiros, companhias aéreas e prestadores de serviços aeroportuários, restaurantes e passageiros, entre outros). Ou seja, a competição entre aeroportos não se esgota na variável preço, havendo relevante implicação da diferenciação (sobretudo pela qualidade) na dinâmica competitiva do setor. Dessa maneira, as características do setor aeroportuário reforçam os riscos potenciais associados ao cruzamento acionário entre aeroportos concorrentes. A Teoria Econômica indica que, nessas condições, haverá uma elevação do preço de equilíbrio do mercado, com a possibilidade de queda na qualidade. Em efeito, a experiência internacional preconiza que a estrutura do setor aeroportuário, quando se considera perfis competitivos relacionados à formação de hubs nacionais e internacionais (ou seja, aeroportos concorrentes entre si), enquadra-se no cenário em que participações cruzadas entre concorrentes são potencialmente prejudiciais à dinâmica competitiva. O Reino Unido não anteviu tais riscos e foi obrigado, após resultados econômicos marcadamente ineficientes, a rever sua política, impondo descruzamentos acionários entre aeroportos concorrentes. Austrália e México trazem importantes contraexemplos, em que a imposição de limitações nas relações de propriedade cruzada ex ante ao processo de concessão de aeroportos produziram resultados benéficos. Especificamente no caso do Brasil, atualmente, as regiões metropolitanas de São Paulo (aero

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a apresentação do estudo, anexo à presente contribuição, é de grande importância para o debate sobre concorrência no setor de infraestrutura aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fagundes & Associados Consultoria Econômica Ltda.

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1300

Na Contribuição em anexo é ressaltada a importância cláusula 3.15.5 do Edital de Concessão, que impede que acionistas de concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros participem do leilão. A manutenção de tal cláusula, na visão da FA Consultoria, de medida salutar para a promoção da concorrência entre aeroportos, pelo menos no que tange àquela entre os aeroportos do Galeão e de Guarulhos. Tais aeroportos, num cenário de maior espaço para a ação das forças de mercado e na ausência de coordenação entre suas estratégias de investimento, qualidade e preço, são, a despeito de se situarem em cidades diferentes, claramente fortes concorrentes pela atração de voos de longa distância, conexões e hubs, além de destino de voos internacionais para o Brasil e transporte de carga. A concorrência entre os dois principais aeroportos do Brasil (GIG e GRU) estaria ameaçada na hipótese de ambos serem controlados pelos mesmos consórcios ou consórcios coligados, por motivos já consagrados na doutrina e jurisprudência antitruste, inclusive nacional. Algumas experiências em outras jurisdições também endossam o acerto da restrição à participação cruzada prevista no edital sob Consulta Pública, tais como a do Reino Unido e a da Austrália. Caso a cláusula que impede a participação cruzada não constasse do edital, e fosse facultada a possibilidade de que o mesmo acionista detivesse participação relevante nos dois ou mais aeroportos concorrentes, como GIG e GRU, haveria claros incentivos à coordenação entre as atividades e estratégias competitivas dos mesmos, fato que geraria como efeitos principais, ainda que não exclusivos: (i) a possibilidade

de incremento nas tarifas praticadas, com menor nível de desconto em relação à tarifa teto; (ii) o menor nível de investimentos se comparado ao que emergiria de um ambiente competitivo, com reflexos sobre os níveis de movimentação de vôos e passageiros (e cargas), os custos fixos unitários e os níveis de eficiência e qualidade dos serviços aeroportuários ofertados; e (iii) a reduzida possibilidade de regulação por comparação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a apresentação do estudo, anexo à presente contribuição, é de grande importância para o debate sobre concorrência no setor de infraestrutura aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1340

Sugerimos a alteração da cláusula 3.15.5 nos seguintes termos: 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas, direta ou indiretamente, observado o disposto no item 3.14 acima.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de

suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rui da Silva

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1465

À SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO (SRE) DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) Ref.: Audiência Pública nº 5/2013 - Audiência Pública referente à concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG). O Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transporte Aéreo do Município do Rio de Janeiro (“SIMARJ”) e o Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”) vêm apresentar a sua contribuição à Audiência Pública em epígrafe, no que se refere ao item 3.15 combinado com o item 3.1.15 da Minuta do Edital, que dispõe que “3.15. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que: (...) 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas”. Como se passará a expor, tal disposição é contrária à livre participação de todos os interessados nos processos licitatórios, sendo inconstitucional, ilegal, e também contrária à boa-fé a qual a Administração Pública também está adstrita. É internacionalmente notório que a economia brasileira está em processo de desenvolvimento. O crescimento do país deu-se mesmo que no contexto da crise de 2008, cujos efeitos foram perversos em diversos Estados do globo. Já no Brasil a expansão econômica vem sendo possível, pois calcada numa maciça política nacional de desenvolvimento. São projetos exemplares desta política o “Programa de Aceleração do Crescimento” – PAC, o programa “Minha Casa, Minha Vida”, a outorga de concessões, entre outros. Portanto, o fortalecimento gradual da economia brasileira ocorre graças a uma

continua intervenção estatal no domínio econômico em prol do mercado interno, em busca de uma autossustentabilidade econômica nacional. Sobredita ação estatal encontra fundamento principalmente no artigo 219 da Constituição Federal, que dispõe que “o mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal”. Ou seja, o incentivo ao mercado interno é dever constitucional do Estado. Especificamente quanto aos processos licitatórios, a promoção do mercado interno se dá por meio da isonomia dos participantes e da competição (art. 3º, §1º, I da Lei nº 8.666/1993). Através da abertura à participação de todos àqueles que são aptos a oferecer um serviço ou produto adequado às necessidades da Administração Pública, pretende-se que os agentes privados se organizem e se aprimorem com fins a vencer a licitação. Percebe-se, assim, que as ações de desenvolvimento com foco no mercado interno encontram fundamentos normativos e políticos, pois baseadas tanto em dispositivos constitucionais como na política nacional de desenvolvimento vigente

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que não houve a adoção de qualquer critério subjetivo por parte da Administração Pública apta a configurar ofensa ao princípio da impessoalidade e da isonomia que regem os procedimentos licitatórios. Não há qualquer desvio de finalidade, tampouco, ao passo que o regime jurídico-administrativo que rege os entes da Administração Pública impõe a supremacia do interesse público sobre o privado, pautando as escolhas da Administração aquelas que melhor atendam ao interesse público. Nesse sentido, considerando a inexistência de hierarquia entre normas constitucionais, como o princípio da concorrência e da livre iniciativa e a inexistência de princípios absolutos, é imprescindível a ponderação e harmonização entre estes princípios no caso concreto, de forma a estabelecer uma redução proporcional no âmbito de aplicação de cada um deles, prevalecendo a aplicação do princípio que atenda ao maior interesse público possível.

Em relação à violação aos princípios da boa-fé objetiva e do princípio da confiança, não se vislumbra qualquer ilegalidade, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre observados os parâmetros legais. Sendo sua função primordial,

como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No que tange ao aspecto concorrencial, a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), doméstico ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a

demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos, entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost, como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente,

de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (teto tarifário) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela é de relevante interesse público, vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Assim, informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados

DADOS DO COLABORADOR

Nome: PAULO DE TARSO GONÇALVES JÚNIOR

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1528

À SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO (SRE) DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) Ref.: Audiência Pública nº 5/2013 - Audiência Pública referente à concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG). O Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transporte Aéreo do Município do Rio de Janeiro (“SIMARJ”) e o Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais (“SAM”) vêm apresentar a sua contribuição à Audiência Pública em epígrafe,

no que se refere ao item 3.15 combinado com o item 3.1.15 da Minuta do Edital, que dispõe que “3.15. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que: (...) 3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas”. Como se passará a expor, tal disposição é contrária à livre participação de todos os interessados nos processos licitatórios, sendo inconstitucional, ilegal, e também contrária à boa-fé a qual a Administração Pública também está adstrita. É internacionalmente notório que a economia brasileira está em processo de desenvolvimento. O crescimento do país deu-se mesmo que no contexto da crise de 2008, cujos efeitos foram perversos em diversos Estados do globo. Já no Brasil a expansão econômica vem sendo possível, pois calcada numa maciça política nacional de desenvolvimento. São projetos exemplares desta política o “Programa de Aceleração do Crescimento” – PAC, o programa “Minha Casa, Minha Vida”, a outorga de concessões, entre outros. Portanto, o fortalecimento gradual da economia brasileira ocorre graças a uma contínua intervenção estatal no domínio econômico em prol do mercado interno, em busca de uma autossustentabilidade econômica nacional. Sobredita ação estatal encontra fundamento principalmente no artigo 219 da Constituição Federal, que dispõe que “o mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal”. Ou seja, o incentivo ao mercado interno é dever constitucional do Estado. Especificamente quanto aos processos licitatórios, a promoção do mercado interno se dá por meio da isonomia dos participantes e da competição (art. 3º, §1º, I da Lei nº 8.666/1993). Através da abertura à participação de todos àqueles que são aptos a oferecer um serviço ou produto adequado às necessidades da Administração Pública, pretende-se que os agentes privados se organizem e se aprimorem com fins a vencer a licitação. Percebe-se, assim, que as ações de desenvolvimento com foco no mercado interno encontram fundamentos normativos e políticos, pois baseadas tanto em dispositivos constitucionais como na política nacional de desenvolvimento vi

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que não houve a adoção de qualquer critério subjetivo por parte da Administração Pública apta a configurar ofensa ao

princípio da impessoalidade e da isonomia que regem os procedimentos licitatórios. Não há qualquer desvio de finalidade, tampouco, ao passo que o regime jurídico-administrativo que rege os entes da Administração Pública impõe a supremacia do interesse público sobre o privado, pautando as escolhas da Administração aquelas que melhor atendam ao interesse público. Nesse sentido, considerando a inexistência de hierarquia entre normas constitucionais, como o princípio da concorrência e da livre iniciativa e a inexistência de princípios absolutos, é imprescindível a ponderação e harmonização entre estes princípios no caso concreto, de forma a estabelecer uma redução proporcional no âmbito de aplicação de cada um deles, prevalecendo a aplicação do princípio que atenda ao maior interesse público possível.

Em relação à violação aos princípios da boa-fé objetiva e do princípio da confiança, não se vislumbra qualquer ilegalidade, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre observados os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No que tange ao aspecto concorrencial, a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para

a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), doméstico ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos, entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost, como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG,

London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (teto tarifário) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela é de relevante interesse público, vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1582

Considerando o exposto pela ANAC, quando da resposta à contribuição n. 30, deduzida por formulário eletrônico, quando do processo concessório do Aeroporto de Viracopos, Brasília, Guarulhos, no sentido de que “os estudos e discussões que levaram às diretrizes das presentes concessões não identificaram probabilidade de concentração ou abuso de poder econômico relacionando o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante aos três aeroportos em questão”, queira a Agência Reguladora esclarecer se foram realizados estudos técnicos e da Análise de Impacto Regulatório (AIR) que apontassem para concentração do mercado ou possíveis abusos de posição dominante a justificar a regra editalícia que veda a participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, sem adentrar ao mérito da legalidade das espécies normativas utilizadas no caso em comento, nos termos do art. 6º, caput e parágrafo único da Lei 11.182/05 – Lei de criação da ANAC, esta possui competência para promover ações na área da defesa e promoção da concorrência. Entretanto, essa atribuição não configura usurpação ou comprometimento das funções do CADE, estas igualmente estabelecidas em lei infraconstitucional federal (Lei 12.529/11). Ressalte-se que, nos termos do art. 90, §único desta lei, sequer são considerados atos de concentração econômica aptos a atrair a competência do CADE aqueles destinados às licitações promovidas pela Administração Pública Direta e Indireta e aos contratos delas decorrentes.

A Administração Pública rege-se pelo regime jurídico-administrativo, cuja principal

característica é a primazia do interesse público sobre o privado. Considerando não haver hierarquia entre normas constitucionais e, tampouco a existência de princípios absolutos, quando houver um aparente conflito entre estes, como ocorre no caso, entre o princípio da livre iniciativa e o da livre concorrência, a Administração deve proceder a uma ponderação de interesses, avaliando, a partir do caso concreto, qual o princípio mais adequado a ser aplicado. Não se trata, portanto, de detrimento de um princípio (livre iniciativa) em relação a outro (concorrência), mas a adoção de medida que melhor atenda ao interesse público.

Esclarece também que não houve a adoção de qualquer critério subjetivo por parte da Administração Pública apta a configurar ofensa ao princípio da impessoalidade e da isonomia que regem os procedimentos licitatórios, tendo sido atendidas todas as normas gerais de licitação estabelecidas na Lei 8.666/93.

Em relação à violação aos princípios da boa-fé, segurança jurídica, não-surpresa e coerência administrativa, não se vislumbra também qualquer ilegalidade, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre obedecidos os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

Informa ainda que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick

regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos importantes como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation

market. Journal of Air Transport Management, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos vôos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Portanto, conclui-se que, considerando a importância dos aeroportos a serem concedidos, a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. A promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das

Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Quanto aos demais aspectos apresentados no anexo à presente contribuição, informa-se:

1) Participação da INFRAERO

A participação da INFRAERO nas concessões de infraestrutura aeroportuária é decisão de política pública estabelecida pelo governo federal, formalizada pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND), a qual cabe à ANAC cumprir. Contudo, ressalte-se que sua participação está limitada a 49% da Sociedade de Propósito Específico (SPE) não tendo, portanto, controle sobre a administração da Sociedade.

2) Participação de 25% do Operador Aeroportuário no consórcio

A exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 2, de 16 de janeiro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Cabe ressaltar que esta exigência visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário e o efetivo aproveitamento do know how e da tecnologia associados às empresas que já desempenham esse papel nos maiores aeroportos do mundo.

3) Requisito de experiência prévia do Operador Aeroportuário

No que tange ao requisito de qualificação técnica pautado no movimento de 35 milhões de passageiros, a ANAC informa que este requisito foi alterado no Edital publicado em 03 de outubro de 2013, com vistas a refletir o novo parâmetro determinado pelo artigo 11 da Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, do Conselho Nacional de Desestatização.

Assim, segundo citada Resolução, passa a ser requisito de qualificação técnica, como preconiza o item 4.45 do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, o montante de

12 milhões de passageiros para o Aeroporto de Confins/MG e 22 milhões para o Aeroporto do Galeão/RJ.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1584

Queira a ANAC esclarecer se foram realizados estudos técnicos pela Agência, levando em consideração o marco regulatório brasileiro para a matéria, que apontassem para a concorrência entre aeroportos fora da mesma TMA, ou seja, que distem mais de 2 (duas) horas de carro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional, ainda que estejam localizados em cidades diferentes e distantes.

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Outro exemplo, novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

No caso do Brasil, por sua vez, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.) Assim, não há como garantir que os aeroportos vão adotar estratégias de competição para atrair novos voos. Mas, é papel da Agência reguladora garantir um ambiente propício à concorrência, tendo em vista os benefícios aos usuários. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Adicionalmente, entende-se que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de

benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1586

Queira a ANAC esclarecer qual o risco de exercício abusivo de posição dominante, o que justificaria, em tese, a regra editalícia que veda a participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro, se, segundo o BITA – Boletim de Indicadores de Transporte Aéreo da COPPE/UFRJ, a empresa ou consórcio que vencer a licitação para operar o Aeroporto de Confins terá entre 9,6% (nove inteiros e seis décimos por cento) e 18,1% (dezoito inteiros e um décimo por cento) do mercado nacional, caso já tenha vencido um dos aeroportos concedidos nas primeiras licitações (Dados obtidos no sítio eletrônico http://www.tgl.ufrj.br/projetos/relatorios/BITA_Janeiro_2013.pdf, acessado em 24/06/2013).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam

em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, por sua vez, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos vôos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Adicionalmente, entende-se que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Tonie Hulme Deccache
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1587

Queira a ANAC esclarecer qual o risco de exercício abusivo de posição dominante, o que justificaria, em tese, a regra editalícia que veda a participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro, se, segundo o BITA – Boletim de Indicadores de Transporte Aéreo da COPPE/UFRJ, a empresa ou consórcio que vencer a licitação para operar o Aeroporto de Galeão, a margem de participação de mercado de qualquer atua concessionário de outros aeroportos girará entre 11,5% (onze e meio por cento) e 20% (vinte por cento), caso já tenha vencido um dos aeroportos concedidos nas primeiras licitações? Para a resposta é necessário ter-se em mente que a posição dominante só é presumível acima do patamar de 20% (vinte por cento), segundo o art.36, §2º. da Lei 12.529/2011.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, por sua vez, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre

outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos vôos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional ou, ainda, novas rotas, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Adicionalmente, entende-se que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de

benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1588

Queira a Agência esclarecer como uma estrita regulação do mercado aeroportuário, com controle público do volume de oferta, da qualidade do serviço e dos preços praticados pelos agentes privados permitiria o risco de infração à ordem econômica a justificar a vedação, expressa, da participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos vôos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado do aeroporto de Galeão não representa empecilho para que seu administrador lance mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira.

Ressalte-se que, não há como garantir que os aeroportos vão adotar estratégias de

competição para atrair novos voos. Mas, é papel da Agência reguladora garantir um ambiente propício à concorrência, tendo em vista os benefícios aos usuários. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1589

A restrição em tela permitiria o ganho de eficiência necessário aos dois objetivos centrais do programa de concessões aeroportuárias, a saber: melhoria dos serviços e aceleração da ampliação da infraestrutura?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais

concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado do aeroporto de Galeão não representa empecilho para que seu administrador lance mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira.

Ressalte-se que, não há como garantir que os aeroportos vão adotar estratégias de competição para atrair novos voos. Mas, é papel da Agência reguladora garantir um ambiente propício à concorrência, tendo em vista os benefícios aos usuários. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a Civil Aviation Authority (CAA), a respeito dos aeroportos operados pela British Airports Authority (BAA), quais sejam, Heathrow, Gatwick e Stansted, considera que aeroportos efetivamente competem entre si, e que o controle comum pela BAA, de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências

pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum.

(...)

A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1590

A restrição à participação de acionistas de outros concessionários aeroportuários não diminuiria as possibilidades de maiores ganhos pecuniários para o sistema como um todo, na medida em que, menos competidores, menor a tendência de disputa no preço da outorga?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de

agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram

disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado do aeroporto de Galeão não representa empecilho para que seu administrador lance mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira.

Ressalte-se que, não há como garantir que os aeroportos vão adotar estratégias de competição para atrair novos voos. Mas, é papel da Agência reguladora garantir um ambiente propício à concorrência, tendo em vista os benefícios aos usuários. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a Civil Aviation Authority (CAA), a respeito dos aeroportos operados pela British Airports Authority (BAA), quais sejam, Heathrow, Gatwick e Stansted, considera que aeroportos efetivamente competem entre si, e que o controle comum pela BAA, de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum.

(...)

A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1591

Em resposta ao item 253 da ata de esclarecimentos ao Edital de concessão do Aeroporto de Viracopos, Brasília, Guarulhos (Edital nº 02/2011), a ANAC, expressamente admitiu que não havia restrição de que empresas ou consórcios de empresas que se sagrassem vencedores viessem a poder participar de outras licitações similares para outros aeroportos brasileiros. Confirmam-se a consulta de um dos licitantes e o esclarecimento da ANAC: “Consulta: Gostaríamos de esclarecer se os acionistas da sociedade de propósito específico, constituída pela Proponente vencedora da concessão para deter a participação na Concessionária (“Acionista Privado”), estarão vedados de participar em futuras licitações envolvendo a

concessão de aeroportos no Brasil. Em caso afirmativo, gostaríamos adicionalmente de esclarecer se tal restrição se aplicaria já à presente Licitação, com relação aos acionistas de Acionistas Privados vencedores de outras licitações para a concessão de aeroportos no Brasil. Esclarecimento: Não há vedação no Edital em exame para a participação em futuras licitações de concessões de infraestrutura aeroportuária. Eventuais futuras licitações serão regidas pelos seus próprios instrumentos convocatórios, que estabelecerão as devidas restrições. (Pesquisa realizada no dia 16/06/2013 em <http://www2.anac.gov.br/gru-vcv-bsb/arquivos/Ata%20de%20esclarecimentos%20-%20pedidos%20encaminhados%20a%20ANAC.pdf>) A regulação tópica e casuística não vulnera a segurança jurídica, a impessoalidade administrativa e o princípio da boa-fé objetiva, minando a legitimidade da atuação regulatória? Queira a Agência Reguladora esclarecer como é possível harmonizar os princípios constitucionais da isonomia e o que veda tratamento diferencial às empresas estatais com a regra editalícia que determina a participação obrigatória da INFRAERO na SPE a ser constituída pelo Consórcio eventualmente vencedor. Esclareça, ainda, como é possível compatibilizar o princípio da isonomia com a participação obrigatória de empresa estatal na SPE e a vedação, expressa, da participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro? Considerando que no edital do processo concessório para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro, em Guarulhos/SP, Viracopos, em Campinas, e Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília/DF exigiu-se que o Operador Portuário detivesse pelo menos 10% de participação do consórcio e à mingua de fundamento legal, queira a Agência Reguladora esclarecer os motivos que a levaram a exigir que "o operador aeroportuário deverá deter pelo menos vinte e cinco por cento de participação no consórcio". Em impugnação apresentada ao item 4.46 do edital do processo concessório para ampliação, manutenção e exploração dos

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC esclarece a contribuição e esclarece que não há qualquer violação aos princípios da boa-fé objetiva, impessoalidade administrativa, segurança jurídica e

impessoalidade administrativa, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre obedecidos os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No presente caso, tomou-se como princípio que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Adicionalmente, o Decreto 7.624/2011 que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, estabelece a concorrência como item importante na exploração de infraestrutura aeroportuária:

"Art. 15. A fim de assegurar as condições de concorrência, o poder concedente poderá estabelecer as seguintes restrições quanto à obtenção e à exploração da concessão, dentre outras, observadas as atribuições do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência:

I - regras destinadas a preservar a concorrência entre aeródromos;

II - disposições para a atuação do concessionário na prestação de serviços auxiliares às empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo; e

III - regras de atuação do concessionário relativas à cessão de áreas às empresas

prestadoras de serviços de transporte aéreo."

Entre essas regras de que trata o inciso I podem estar aquelas relativas à licitação de novas concessões que visam preservar a concorrência (ainda que potencial) entre aeródromos.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Quanto à participação do operador aeroportuário no consócio, cumpre esclarecer que o percentual mínimo de participação também foi estabelecido pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND), cabendo à ANAC cumprir tal determinação.

No que tange à INFRAERO, cumpre observar que sua participação nas concessões de infraestrutura aeroportuária é decisão de política pública estabelecida pelo governo federal, formalizada pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Adicionalmente, cumpre destacar que a INFRAERO não é controladora das atuais SPEs, assim como não será nas presentes concessões, mantendo participação de até 49%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1592

Em resposta ao item 253 da ata de esclarecimentos ao Edital de concessão do Aeroporto de Viracopos, Brasília, Guarulhos (Edital nº 02/2011), a ANAC, expressamente admitiu que não havia restrição de que empresas ou consórcios de

empresas que se sagraassem vencedores viessem a poder participar de outras licitações similares para outros aeroportos brasileiros. Confirmam-se a consulta de um dos licitantes e o esclarecimento da ANAC: “Consulta: Gostaríamos de esclarecer se os acionistas da sociedade de propósito específico, constituída pela Proponente vencedora da concessão para deter a participação na Concessionária (“Acionista Privado”), estarão vedados de participar em futuras licitações envolvendo a concessão de aeroportos no Brasil. Em caso afirmativo, gostaríamos adicionalmente de esclarecer se tal restrição se aplicaria já à presente Licitação, com relação aos acionistas de Acionistas Privados vencedores de outras licitações para a concessão de aeroportos no Brasil. Esclarecimento: Não há vedação no Edital em exame para a participação em futuras licitações de concessões de infraestrutura aeroportuária. Eventuais futuras licitações serão regidas pelos seus próprios instrumentos convocatórios, que estabelecerão as devidas restrições. (Pesquisa realizada no dia 16/06/2013 em <http://www2.anac.gov.br/gru-vcp-bsb/arquivos/Ata%20de%20esclarecimentos%20-%20pedidos%20encaminhados%20a%20ANAC.pdf>) A regulação tópica e casuística não vulnera a segurança jurídica, a impessoalidade administrativa e o princípio da boa-fé objetiva, minando a legitimidade da atuação regulatória?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC esclarece a contribuição e esclarece que não há qualquer violação aos princípios da boa-fé objetiva, impessoalidade administrativa, segurança jurídica e impessoalidade administrativa, ao passo que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre obedecidos os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

No presente caso, tomou-se como princípio que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões

futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Adicionalmente, o Decreto 7.624/2011 que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, estabelece a concorrência como item importante na exploração de infraestrutura aeroportuária:

"Art. 15. A fim de assegurar as condições de concorrência, o poder concedente poderá estabelecer as seguintes restrições quanto à obtenção e à exploração da concessão, dentre outras, observadas as atribuições do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência:

I - regras destinadas a preservar a concorrência entre aeródromos;

II - disposições para a atuação do concessionário na prestação de serviços auxiliares às empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo; e

III - regras de atuação do concessionário relativas à cessão de áreas às empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo."

Entre essas regras de que trata o inciso I podem estar aquelas relativas à licitação de novas concessões que visam preservar a concorrência (ainda que potencial) entre aeródromos.

Assim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das

futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Quanto à participação do operador aeroportuário no consócio, cumpre esclarecer que o percentual mínimo de participação também foi estabelecido pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND), cabendo à ANAC cumprir tal determinação.

No que tange à INFRAERO, cumpre observar que sua participação nas concessões de infraestrutura aeroportuária é decisão de política pública estabelecida pelo governo federal, formalizada pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Adicionalmente, cumpre destacar que a INFRAERO não é controladora das atuais SPEs, assim como não será nas presentes concessões, mantendo participação de até 49%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1593

Queira a Agência Reguladora esclarecer como é possível harmonizar os princípios constitucionais da isonomia e o que veda tratamento diferencial às empresas estatais com a regra editalícia que determina a participação obrigatória da INFRAERO na SPE a ser constituída pelo Consórcio eventualmente vencedor. Esclareça, ainda, como é possível compatibilizar o princípio da isonomia com a participação obrigatória de empresa estatal na SPE e a vedação, expressa, da participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro aeroporto brasileiro?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a participação da INFRAERO nas concessões de infraestrutura aeroportuária é decisão de política pública estabelecida

pelo governo federal, formalizada pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Contudo, não cabe alegar falta de isonomia de tratamento, tendo em vista que a estatal não é licitante em tais certames, mas acionista da SPE (Sociedade de Propósito Específico) juntamente com o ganhador da licitação, seja ele qual for. Portanto, não há vantagem, no que diz respeito à concorrência na presente licitação, pois a INFRAERO não concorre com os demais licitantes, tendo em vista que sua participação na SPE já se encontra determinada pela referida Resolução. Adicionalmente, cumpre destacar que a INFRAERO não é controladora das atuais SPEs, assim como não será nas presentes concessões, mantendo participação de até 49%.

Esclarece ainda que a retrição às concessionárias atuais se deve pois a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre

outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades europeias (com diferentes participações de mercado), prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado do aeroporto de Galeão não representa empecilho para que seu administrador lance mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira.

Ressalte-se que, não há como garantir que os aeroportos vão adotar estratégias de competição para atrair novos voos. Mas, é papel da Agência reguladora garantir um ambiente propício à concorrência, tendo em vista os benefícios aos usuários. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a Civil Aviation Authority (CAA), a respeito dos aeroportos operados pela British Airports Authority (BAA), quais sejam, Heathrow, Gatwick e Stansted, considera que aeroportos efetivamente

competem entre si, e que o controle comum pela BAA, de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores. Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum.

(...)

A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1598

Diante do exposto, questiona-se qual o embasamento legal e técnico utilizado pela ANAC para a imposição da restrição à participação na licitação em discussão de acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, bem como suas controladoras, controladas e coligadas. Houve estudo econômico prévio, sob a ótica das leis de defesa da concorrência, relativo à dinâmica de competição entre os aeroportos brasileiros que fundamente a restrição a que determinado grupo econômico controle mais de uma concessionária de serviço público de infraestrutura aeroportuária no Brasil?

Estudou-se, ainda, a possibilidade de que tal restrição fosse aplicada somente à Operadora do Consórcio? Alternativamente, avaliou-se a possibilidade de que os sócios investidores do Consórcio possam apresentar proposta de composição societária/contratual que lhes limite a ingerência sobre os aeroportos concedidos, como forma de acomodar eventual preocupação com aspectos concorrenciais porventura aplicáveis?

Restringir a participação dos grupos econômicos que já ganharam leilões anteriores não geraria um prejuízo maior para a concorrência, sobretudo considerando a possibilidade de uma empresa já vencedora das rodadas anteriores eventualmente dar um lance muito superior às demais, garantindo maiores investimentos ao aeroporto?

Como justificar que eventual participação cruzada em aeroportos poderia desestimular a concorrência entre eles se, em última instância, existe um cronograma de investimentos rigoroso estabelecido pelo poder público ao concessionário?

Não seria mais eficiente e pró-competitivo autorizar a participação de todos os interessados no certame licitatório e eventualmente estudar a necessidade de medidas comportamentais caso sejam vencedores consórcios que são concessionários de outros aeroportos?

Ainda, pergunta-se se esta restrição será mantida a despeito das considerações acima.

infrações contra a ordem econômica, orientado pelos ditames constitucionais da

liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico. Dessa forma, não obstante possa o Poder Concedente restringir a participação de interessados na concessão sob a justificativa de preservação de concorrência entre aeró

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nos termos do art. 6º, caput e parágrafo único da Lei 11.182/05 – Lei de Criação da ANAC, esta possui competência para promover ações na área da defesa e promoção da concorrência. Entretanto, essa atribuição não configura usurpação ou comprometimento das funções do SBDC, estas igualmente estabelecidas em lei infraconstitucional federal – Lei 12.529/11. Ressalte-se que, nos termos do art. 90 §único desta lei, sequer são considerados atos de concentração econômica aptos a atrair a competência do CADE aqueles destinados às licitações promovidas pela Administração Pública Direta e Indireta e aos contratos delas decorrentes.

Ademais, esclarece que todas as normas gerais de licitação exaradas na Lei 8.666/93 são atendidas no certame em comento, bem como as estabelecido na Lei 8987/95, não constituindo a vedação estabelecida em relação à participação dos atuais concessionários discriminação ou ofensa à isonomia ínsita ao regular procedimento licitatório. Como sabido, a ANAC é ente da Administração Pública Federal Indireta e, logo, regida pelo regime jurídico-administrativo, cuja principal característica é a supremacia do interesse público. Destarte, não havendo hierarquia entre normas constitucionais, e considerando os princípios ora em conflito, quais sejam, o princípio da livre iniciativa e da concorrência, tal medida foi adotada pelo Poder Público por representar a que mais promove o interesse público.

Destaca-se ainda que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de

fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais.

Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de

slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado ex post, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais. Portanto, não se está aqui ferindo competência dos órgãos de defesa da concorrência, mas, no papel de Poder Concedente busca-se uma estrutura de mercado desconcentrada.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e,

consequentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. Informa-se, ainda, que a promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1599

De que modo a restrição da competição decorrente da proibição de acionistas de outros concessionários aeroportuários beneficiará a melhoria do nível de serviços oferecidos aos usuários e do padrão de gestão dos aeroportos ora concedidos?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco

expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato, atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, ganhos aos usuários.

Segundo a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido, a Civil Aviation Authority (CAA), a respeito dos aeroportos operados pela British Airports Authority (BAA), quais sejam, Heathrow, Gatwick e Stansted, considera que aeroportos efetivamente competem entre si, e que o controle comum pela BAA, de diversos aeroportos que, sob o comando de grupos distintos competiriam entre si, impede a geração dos efeitos benéficos que resultariam dessa concorrência, ao mesmo tempo que sobrecarrega a função dos órgãos reguladores e não gera quaisquer efeitos positivos que justifiquem a manutenção desse cenário:

“Evidências a partir de aeroportos regionais do Reino Unido, e a partir dos aeroportos não regulados de Londres, demonstram que aeroportos podem competir e, de fato, competem por empresas aéreas e passageiros, e que essa competição pode gerar benefícios significativos aos consumidores.

Adicionalmente, em suas evidências pretéritas à Comissão, a CAA não identificou nenhum benefício que advenha dessa participação comum.

(...)

A BAA detém uma posição de mercado extremamente forte no mercado aeroportuário do Reino Unido, possuindo uma série de aeroportos vizinhos que, em variados graus, de outro modo estariam inclinados a agir como rivais e a concorrer por empresas aéreas e passageiros. Na ausência de concorrência suficiente em Londres, maior dependência foi colocada sobre os reguladores para decidir sobre a precificação praticada pelos aeroportos e para guiar os investimentos dos aeroportos em capacidade e qualidade do serviço.”

Portanto, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários

(principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1600

O item 3.15.5 do Edital de Leilão define que não poderão participar do certame pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, bem como suas controladoras, controladas e coligadas. Caso se entenda que tal restrição seja pertinente e justificável, questiona-se a viabilidade de flexibilizá-la sem que se gere um prejuízo maior para a concorrência no certame, mediante autorização expressa para que os sócios investidores de Consórcios integrados por grupos econômicos que já ganharam leilões aeroportuários anteriores possam apresentar proposta de composição societária/contratual para o Consórcio licitante que lhes limite a ingerência sobre os aeroportos concedidos, como forma de acomodar eventual preocupação com aspectos concorrenciais porventura aplicáveis.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011,

suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Renan Lopes Machado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1606

Contribuição para nova redação do item 3.15.5. do Edital do Leilão da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Rio de Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins Onde se lia: “3.15.5. Sejam acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas.” Leia-se: “3.15.5. Sejam concessionárias ou acionistas, controladoras, controladas e coligadas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, que tenha processado mais de 500 (quinhentos) mil de passageiros em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação deste Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.” Justificativa: Diante de todos os argumentos expostos no arquivo anexo, e em linha com o próprio estudo de mercado divulgado pela ANAC juntamente com o Edital, fica devidamente comprovado que o Aeroporto de Cabo Frio, principalmente por sua localização, apresenta porte e perfil operacional completamente distintos dos grandes aeroportos de Galeão e Confins, não representando risco concorrencial aos aeroportos objeto do Leilão, devendo assim ser excluído da restrição de participação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa o critério de restrição à participação será flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

Ressalta-se ainda que a ANAC e os órgãos de defesa da concorrência, dentro de suas competências, atuarão nos casos concretos em que se constatar eventual prática anticoncorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1621

A cláusula 10.7.3 do Contrato de Concessão veda expressamente a participação como acionista da Concessionária de qualquer entidade, suas controladoras, controladas ou coligadas, que seja acionista direto ou indireto da Concessionária dos demais Aeroportos objeto dos Editais de Leilão nº 2/2011 e 1/2013. Nos termos do Decreto nº 7.896/2013, da Lei nº 10.683/2003 e da Lei nº 9.791/1997, o edital de desestatização deverá observar a legislação aplicável ao serviço prestado, bem como refletir de forma clara os princípios gerais e diretrizes específicas aplicáveis à concessão, conforme estabelecidos pelo Poder Público. Adicionalmente, vale mencionar a Lei nº 8.987/1995, que estabelece que o edital de licitação deverá ser elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria aplicáveis a licitações e contratos. Assim, a licitação deve observar a legislação aplicável, de forma que o seu julgamento deve

ser pautado tanto pelo preço quanto pela proposta técnica aplicáveis, não existindo, em princípio, suporte legal para a diferenciação de participantes no processo licitatório simplesmente em função de sucesso em disputa anterior. É importante observar, contudo, que o próprio Decreto nº 7.624/2011 define que devem ser observadas as atribuições do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (“SBDC”), o qual, nos termos da Lei nº 12.529/2011, é formado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, responsáveis pela prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientado pelos ditames constitucionais da liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico. Dessa forma, não obstante possa o Poder Concedente restringir a participação de interessados na concessão sob a justificativa de preservação de concorrência entre aeródromos, a análise relativa à prejudicialidade da referida participação à concorrência deve ser carreada pelo SBDC, a quem compete conduzir todos os atos processuais relacionados à referida análise de acordo com os princípios do devido processo legal e da ampla defesa, não constituindo a implementação de restrição no edital, portanto, mero ato de discricionariedade da SAC e/ou ANAC. Diante do exposto, questiona-se qual o embasamento legal e técnico utilizado pela ANAC para a imposição da restrição à participação na licitação em discussão de acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, bem como suas controladoras, controladas e coligadas. Houve estudo econômico prévio, sob a ótica das leis de defesa da concorrência, relativo à dinâmica de competição entre os aeroportos brasileiros que fundamente a restrição a que determinado grupo econômico controle mais de uma concessionária de serviço público de infraestrutura aeroportuária no

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nos termos do art. 6º, caput e parágrafo único da Lei 11.182/05 – Lei de criação da ANAC, esta possui competência para promover ações na área da defesa e promoção da concorrência. Entretanto, essa atribuição não configura usurpação ou comprometimento das funções do SBDC, estas igualmente estabelecidas em lei infraconstitucional federal – Lei 12.529/11. Ressalte-se que, nos termos do art. 90 §único desta lei, sequer são considerados

atos de concentração econômica aptos a atrair a competência do CADE aqueles destinados às licitações promovidas pela Administração Pública Direta e Indireta e aos contratos delas decorrentes.

Ademais, esclarece que todas as normas gerais de licitação exaradas na Lei 8.666/93 são atendidas no certame em comento, bem como as estabelecido na Lei 8987/95, não constituindo a vedação estabelecida em relação à participação dos atuais concessionários discriminação ou ofensa à isonomia ínsita ao regular procedimento licitatório. Como sabido, a ANAC é ente da Administração Pública Federal Indireta e, logo, regida pelo regime jurídico-administrativo, cuja principal característica é a supremacia do interesse público. Destarte, não havendo hierarquia entre normas constitucionais, e considerando os princípios ora em conflito, quais sejam, o princípio da livre iniciativa e da concorrência, tal medida foi adotada pelo Poder Público por representar a que mais promove o interesse público.

Destaca-se ainda que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuando de forma competitiva e gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais.

Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada

pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão doméstica ou internacional, por exemplo. É essa atitude competitiva (espontânea) que se pretende promover ao diversificar o número de agentes. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado ex post, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) maior que as próprias condições contratuais. Portanto, não se está aqui ferindo competência dos órgãos de defesa da concorrência, mas, no papel de Poder Concedente busca-se uma estrutura de mercado desconcentrada.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. Informa-se, ainda, que a promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RODRIGO ROBERTI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1799

Postulamos pela retirada da vedação, contida no item 3.15.5 da minuta do Edital, à participação de “acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas” no certame. Tal vedação é manifestamente ilegal, pois estabelece exigências que, além de restringirem indevidamente o universo de licitantes sem qualquer motivação técnica, violam o princípio da isonomia e impessoalidade (arts. 5º, I, e 37, CF) e limitam seu caráter competitivo, em total inobservância ao art. 3º, § 1º, I, da Lei nº 8.666/93. Impedir que um particular, pelo simples fato de participar do capital de outra concessionária, participe da licitação, configura-se restrição abusiva, desnecessária e injustificada, ferindo, portanto, os princípios da isonomia e impessoalidade que deve nortear o processo licitatório. O fato de a empresa participar de outra concessão no Brasil, por si só, não causa diferença relevante para a licitação, que possa justificar sua completa exclusão do processo licitatório. Tal restrição não é encontrada em outros setores de infraestrutura. O simples fato de uma companhia possuir diversas usinas de geração de energia não a proíbe de participar dos leilões de energia para novos empreendimentos. Participa, em igualdade de condições, com outros competidores nos leilões, em que as tarifas são determinadas. Tampouco no setor de rodovias, portos, saneamento e demais existem tais restrições. Com a vedação proposta, após algumas licitações, quase todos os operadores qualificados, e potencialmente interessados nos certames estarão efetivamente “bloqueados” de participar das licitações. Nesse cenário, irá a Administração retirar referidos requisitos, conforme sua conveniência política à época? Ademais a vedação não é coerente com a postura adotada pela Administração nas duas licitações realizadas anteriormente, em que não foi estabelecida qualquer restrição dessa natureza. A Engevix, inclusive, empresa que já participava da concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, sagrou-se vencedora da Concessão do Aeroporto de

Brasília. Cumpre esclarecer que qualquer argumento que diga que a vedação favorece a competição entre os aeroportos é falacioso. As tarifas aeroportuárias praticadas pela Concessionária têm limites fixados em Edital – não há qualquer possibilidade de aumento de preços por vontade própria do Concessionário. Bem assim, todos os requisitos técnicos, operacionais e de qualidade que devem ser observado pelo concessionário durante sua concessão já estão estabelecidos no próprio Contrato de Concessão. Qualquer inobservância a referidas normas sujeita o Concessionário às sanções aplicáveis, inclusive caducidade da concessão. A Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que regula o Programa Nacional de Desestatização não possui qualquer previsão de tal restrição. Tampouco a Resolução 2, de 16 de janeiro de 2013, que propõe a inclusão no PND de Galeão e C

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece, primeiramente, que não houve comportamento contraditório por parte desta Agência, tendo em vista que, quando questionada, a ANAC foi clara ao afirmar, quando da sessão pública de esclarecimentos do Edital do Leilão nº 2/2011, que eventuais futuras licitações poderiam estabelecer as devidas restrições, sempre observados os parâmetros legais. Sendo sua função primordial, como ente da Administração Pública, a busca pelo interesse público e, sendo este avaliado a partir do caso concreto, não poderia ela prever eventuais restrições que se fariam necessárias no futuro.

A vedação estabelecida em relação à participação dos atuais concessionários não representa discriminação ou ofensa à isonomia ínsita ao regular procedimento licitatório. Como sabido, a ANAC é ente da Administração Pública Federal Indireta e, logo, regida pelo regime jurídico-administrativo, cuja principal característica é a supremacia do interesse público. Destarte, não havendo hierarquia entre normas constitucionais e, considerando os princípios ora em conflito, quais sejam, o princípio da livre iniciativa e da concorrência, tal medida foi adotada pelo Poder Público por representar a que mais promove o interesse público. Neste sentido, não há que se falar em ofensa a quaisquer princípios que regem as licitações.

Destaca-se ainda que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos

aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades. Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos importantes como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais. Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os

aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair voos com conexão que operam em Brasília, por exemplo. É essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários (principalmente em inovação) que extrapolem as exigências contratuais.

Portanto, conclui-se que, considerando a importância dos aeroportos a serem

concedidos, a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. Informa-se, ainda, que a promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1801

Em retificação à contribuição apresentada ontem, a respeito da participação estatal em todas as concessionárias aeroportuárias constituídas no âmbito do Programa Nacional de Desestatização – PND: Queira a Agência Reguladora esclarecer como é possível harmonizar os princípios constitucionais da isonomia e o que veda tratamento diferencial às empresas estatais com a regra editalícia que determina a participação obrigatória da INFRAERO em todas as concessionárias a serem constituídas em conjunto com a SPE formada pelos proponentes vencedores, conforme estabelecido no item 6.2.6.6. da minuta do edital. Esclareça, ainda, como é possível compatibilizar o princípio da isonomia com a participação obrigatória de empresa estatal nas concessionárias e a vedação, expressa, da participação no certame de CONFINS e GALEÃO de qualquer empresa ou consórcio de empresas (ou mesmo aos acionistas da SPE anteriormente constituída para essa finalidade) que já tenha vencido licitação para administração e exploração de qualquer outro

aeroporto brasileiro?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a participação da INFRAERO nas concessões de infraestrutura aeroportuária é decisão de política pública estabelecida pelo governo federal, formalizada pela Resolução nº 02, de 16 de janeiro de 2012, do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Contudo, não cabe alegar falta de isonomia de tratamento, tendo em vista que a estatal não é licitante em tais certames, mas acionista da SPE (Sociedade de Propósito Específico) juntamente com o ganhador, seja ele qual for. Portanto, não há vantagem, no que diz respeito à concorrência na presente licitação, pois a INFRAERO não concorre com os demais licitantes, tendo em vista que sua participação na SPE já se encontra determinada pela referida Resolução. Adicionalmente, cumpre destacar que a INFRAERO não é controladora das atuais SPEs, assim como não será nas presentes concessões, mantendo participação de até 49%.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1899

O item 3.15.5 da minuta do edital estabelece a proibição à participação de acionistas das atuais concessionárias dos aeroportos nacionais no futuro leilão para concessão dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG). Esta vedação afronta arts. 37, XXI, 170, caput, e IV, e 219, que tratam da isonomia competitiva licitatória, da livre iniciativa, da livre concorrência na ordem econômica da Constituição Federal e do dever do Estado em promover o mercado interno. Daí resulta que qualquer restrição ao acesso a mercados, principalmente um mercado bastante regulado e titularizado pelo Poder Público, ainda que seja uma decisão de governo, deverá se fundamentar em situação de fato ou de direito que justifique essa restrição a princípios tão caros para a ordem econômica nacional. A restrição também não se coaduna com a lógica das licitações públicas

presente nas Leis nº 8666/1993 (Lei de Licitação e Contratos Públicos) e n. 8.987/1995 (Lei de Serviços Públicos). Segundo essas normas, o Poder Público para contratar um particular deve demonstrar experiência prévia na execução de objetos iguais ou semelhantes ao da licitação. A proibição do edital desprestigia essa experiência, ainda que a experiência nacional no atual estágio do mercado seja menor que a de empresas internacionais. Pois basta ter a experiência, isto é, ser concessionária de aeroportos nacionais, que está proibida de participar. Note-se que a proibição é apenas para participar da licitação e ser acionista nos primeiros cinco anos de concessão; após esse período, é possível ter a concentração no mercado (cláusula 10.7.3. da minuta do contrato), ou seja, o argumento utilizado para embasar a restrição no presente momento revela-se insubsistente porque está evidenciado que a preocupação não é com a concorrência na operação dos aeroportos (concorrência no mercado), mas com a concorrência na licitação (concorrência pelo mercado). Conforme será demonstrado a seguir, é possível ter ganhos de eficiências com a concentração de mercado, hipótese em que a concentração não se mostra maléfica para o ambiente concorrencial, ao contrário, pode gerar eficiências positivas. Além disso, a elaboração (e publicação) da minuta do edital com a referida restrição como espécie de ato jurídico apresenta vício insanável de motivo. O motivo do ato é a situação de direito ou de fato que determina ou autoriza a realização do ato administrativo. No caso da proibição prevista no edital, a situação de direito não existe, pois como dito acima, não há qualquer regra que sequer autorize essa restrição excessiva. A demonstração da situação fática, contudo, perpassa por argumentos econômicos desenvolvidos no Parecer anexo da lavra do ex-conselheiro do CADE, Paulo de Azevedo Furquim. Segundo ele, “a medida [a restrição constante no edital de operação em múltiplos aeroportos por uma ou mais empresas] é apropriada apenas para os casos de aeroportos que operem em uma m

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil, diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais.

Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos vôos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. *Study on competition between airports and the Application of State Rules*. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, o fato de não estarem em uma mesma área de influência não é razão suficiente para concluir que eles não atuariam de forma competitiva. Tampouco, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair novas rotas ou voos com conexão doméstica ou internacional. Nessa esteira, cumpre destacar que é essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira. Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários maior que as próprias condições contratuais, principalmente em inovação.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. Informa-se, ainda, que a promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva mesmo não estando em uma mesma área de influência.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1904

1.Item 3.16. da minuta do edital O item 3.16. da minuta do edital dispõe que não poderá participar, direta ou indiretamente, do leilão as pessoas jurídicas da iniciativa privada que tenham sido autorizadas pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) a desenvolver os estudos técnicos preparatórios às Concessões objeto do leilão. Esse item contraria tendência atual nos grandes projetos de infraestrutura de a iniciativa privada auxiliar o Poder Público na elaboração de projetos e estudos complementares ao projeto de forma a eliminar eventuais assimetrias de informação existentes entre o ente regulador e o regulado. Os princípios à ampla competição estariam resguardados na medida em que todo e qualquer interessado pode participar enviando suas contribuições e é conferida a todos os produtos encaminhados ao Poder Público ampla publicidade. 2.Item 3.19. da minuta do edital A possibilidade de participação de companhia aérea com participação indireta maior que 4% (limite

previsto no item 3.18.1.) exige que se estabeleça parâmetro severos de governança corporativa dentro da empresa de forma que não prejudique a competição no mercado de aviação civil, sobretudo para voos internacionais (uma vez que as empresas serão internacionais diante das exigências técnicas para os operadores aeroportuários). Entendemos que medidas como essas contribuirão para garantir maior competitividade no setor aéreo, assim como pretende a ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação decorre de determinação da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, contida na Portaria nº 9, de 29 de janeiro de 2013, não cabendo à ANAC adentrar ao mérito, somente reproduzindo nos documentos jurídicos a diretriz política apresentada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Cleveland Prates Teixeira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1911

Esta Contribuição à Audiência Pública ANAC nº 05/2013 tem como objetivo sustentar que a decisão da ANAC de restringir “a participação de acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas” (item 3.15.5 da minuta do edital) poderá gerar resultado contrário ao pretendido pela Agência. A ANAC, quando questionada sobre a restrição, justificou que seu o objetivo é o de evitar prejuízos à concorrência no setor de infraestrutura e operação aeroportuária que poderiam advir da participação cruzada. Apesar de louvável a preocupação, que presume uma competição entre os aeroportos envolvidos, a restrição geral, e ex-ante, restringe a concorrência pelo mercado, com saldo negativo em termos de bem-estar. No presente texto detalhamos a sustentação oral que realizamos nas sessões presenciais em Belo Horizonte e no Rio de Janeiro. Ao nosso ver, existem pelo menos 4 pontos que consideramos relevantes e que mereceriam uma análise mais detalhada por parte da ANAC. Em primeiro lugar, fazemos a distinção analítica entre

a concorrência no mercado (seção 1) e a concorrência sub-rogada pelo mercado (seção 2). Em seguida, avaliamos a questão dos incentivos adversos gerados pela inconsistência temporal na política regulatória que foi incluída neste edital, inibindo a concorrência de novos licitantes (seção 3). Discutimos, também, a questão da falta de uma Análise de Impacto Regulatório, que, apesar de não ser obrigatória, poderia ser um importante instrumento para avaliar previamente a política ora proposta (seção 4). Finalmente, apresentamos observações conclusivas para consideração da Agência.

1. Concorrência no mercado Em primeiro lugar, as limitações impostas pela Agência pressupõem que haverá a potencialidade de concorrência entre aeroportos já licitados e aqueles que são foco desta consulta pública (mais precisamente Galeão e Confins). Neste caso, poderíamos ter formas de concorrência: entre transporte ponto a ponto; entre hubs (particularmente relativos a voos internacionais) e por outros serviços, não claramente especificados na exposição da Agência durante a Consulta Pública. Inclusive foi aventado que, com relação a este último perfil de concorrência, seria importante haver operadores distintos para os diferentes aeroportos para efeitos do exercício de uma regulação por comparação. Com relação à concorrência ponto a ponto, não há nenhuma justificativa para presumir que os aeroportos de Galeão e Confins concorrem com os já licitados, seja no segmento de carga ou de transporte de passageiros. Para que esta concorrência seja possível, seria necessário, a priori, estabelecer um critério, como uma linha isócrona de tempo gasto no transporte entre os aeroportos (como, por exemplo, sugerido pela CAA do Reino Unido, para passageiros a lazer, sendo que a definição para passageiros a negócios é de se adotar uma isócrona ainda menor, considerando sua maior sensível

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a restrição posta no Edital visa coibir a concentração de mercado dos aeroportos concedidos nas mãos de poucos grupos econômicos a fim de promover maior concorrência no setor. Veja que no processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos já havia a preocupação com a desconcentração do mercado, visto que os licitantes poderiam ser ganhadores de apenas um desses aeroportos.

Tal restrição atende ao interesse público uma vez que a inserção de um número maior de agentes neste momento de abertura do mercado é positiva no sentido de fomentar a entrada de mais operadores aeroportuários privados no Brasil,

diversificando a prestação do serviço, distribuindo os ativos nas mãos de mais concorrentes, diluindo os riscos associados ao negócio, servindo como base para eventuais concessões futuras e permitindo diferentes fontes de observação e coleta de dados para fins de benchmarking e regulação por comparação (yardstick regulation).

A atuação de mais operadores aeroportuários privados distintos no país contribui para a formação de referenciais de qualidade (benchmarking), até então pouco expressivos no Brasil, melhorando a qualidade dos serviços prestados, incentivando o surgimento de inovações tecnológicas, operacionais, melhores práticas do setor etc. Isso potencializa o trabalho do órgão regulador, uma vez que permite que o próprio mercado encontre as soluções mais eficientes para seus problemas e dificuldades.

Portanto, embora o contrato contenha regras claras quanto à qualidade de serviço e nível de investimentos esperados, espera-se com a descentralização do mercado que os administradores aeroportuários possam ir além do mínimo requerido em contrato ao atuar de forma competitiva, gerando, dessa forma, maiores ganhos aos usuários.

Quanto à concorrência no setor, por sua vez, cumpre observar que segundo a literatura internacional, a possibilidade de concorrência não se restringe somente aos aeroportos que se situam em uma mesma área de influência. Aeroportos podem concorrer, ainda, pelo papel de hub (ponto de conexão), nacional ou internacional.

No caso do Brasil, o aeroporto de Guarulhos encontra-se consolidado como um importante hub internacional na América do Sul, tendo em vista sua localização e a demanda existente na região metropolitana de São Paulo. Contudo, aeroportos como o de Galeão e Viracopos, por exemplo, podem adotar estratégias para atrair voos internacionais.

Adicionalmente, cumpre destacar que ambos os aeroportos, objetos de concessão no presente certame, exercem papel de hub doméstico, conforme demonstram os estudos de mercado para esses aeroportos apresentados em Audiência Pública. Do mesmo modo, é de conhecimento que os aeroportos já concedidos, quais sejam, Guarulhos, Viracopos e Brasília, também constituem importantes hubs domésticos.

Veja que são muitos os aspectos considerados pelas empresas aéreas para estabelecerem uma nova rota, entre os quais podemos citar a disponibilidade de slots, direitos de tráfego, tráfego potencial em cada rota, concorrência de outras

empresas aéreas, disponibilidade de aeronaves, custos operacionais externos entre outros. Contudo, benefícios oferecidos pelos aeroportos, tais como descontos em tarifas e áreas aeroportuárias, têm se mostrado importante fator de atração de empresas aéreas, principalmente aquelas low cost como demonstram alguns estudos europeus. (BARRET, S. Airport competition in the deregulated European aviation market. Journal of Air Transport Management, Vol. 6, 2000.)

Na Europa, por exemplo, os quatro principais hubs do continente – Paris CDG, London Heathrow, Frankfurt e Amsterdam – têm ampla dominância sobre o mercado. Em realidade, os próprios aeroportos europeus, em resposta a pesquisa realizada pelo Air Transport Group, que lhes indagou sobre a identidade de seus principais concorrentes, demonstraram que esses aeroportos efetivamente se consideram inseridos em um regime concorrencial. Novos voos internacionais de longo curso ofertados pela empresa norte-americana Continental Airlines, em 1998, foram disputados por aeroportos localizados em diferentes cidades européias, prática essa razoavelmente comum. (AIR TRANSPORT GROUP. Study on competition between airports and the Application of State Rules. Study for EU-Commission, Brussels, 2002).

Diante disso, o fato de não estarem em uma mesma área de influência não é razão suficiente para concluir que eles não atuariam de forma competitiva. Tampouco, a atual participação de mercado dos aeroportos de Galeão e Confins não representa empecilho para que seus administradores lancem mão de estratégias competitivas para atrair novas rotas ou voos com conexão doméstica ou internacional. Nessa esteira, cumpre destacar que é essa atitude competitiva que se pretende promover ao diversificar o número de concessionários da infraestrutura brasileira.

Não se trata aqui, necessariamente, de coibir abuso de poder de mercado, tendo em vista que as tarifas são reguladas (tarifas teto) e a qualidade de serviço será monitorada conforme previsto contratualmente. Contudo, busca-se garantir um ambiente propício à concorrência, pois esse comportamento certamente possui um potencial para gerar ganhos aos usuários maior que as próprias condições contratuais, principalmente em inovação.

Portanto, conclui-se que a restrição em tela, constante do Edital, é de relevante interesse público vez que busca promover a concorrência no setor e, conseqüentemente, melhoria dos serviços e inovação tecnológica. Informa-se, ainda,

que a promoção da concorrência baseia-se em estudos e experiência internacionais que demonstram que aeroportos podem, sim, atuar de forma competitiva mesmo não estando em uma mesma área de influência.

Por fim, informa-se que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1445

A Subcláusula 6.29 do Contrato prevê que “Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC”. Sugerimos que seja previsto que os custos citados na Subcláusula acima serão ressarcidos à Concessionária, caso reconhecido o desequilíbrio contratual pleiteado pela Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será mantida, de forma que os custos das diligências permanecerão alocados integralmente à Concessionária uma vez que, além de diretamente interessada no desfecho dos pleitos dessa natureza, é quem tem maior capacidade para gerenciar tais custos. Não obstante, esclarece-se que serão solicitadas tão somente as diligências estritamente indispensáveis à avaliação da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do

Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1642

Item 1.32 – Entendemos que uma vez que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos e dados auxiliaram o Poder Concedente na elaboração do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), do Plano de Obras do Poder Público, bem como em outros documentos previstos no Edital e sendo estes de observação e de cumprimento obrigatório pelas Proponentes e posteriormente pela futura Concessionária, tem-se que tais documentos são vinculantes não só para fins de precificação como também para cumprimento das obrigações contratuais. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a não vinculação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) ao instrumento editalício e respectivo contrato se dá porque se entende necessário dar maior liberdade à Concessionária por ventura selecionada em estabelecer a forma que considera mais adequada ao cumprimento do contrato e realização de seu objeto. Assim, possibilita ainda ao mesmo propor novas soluções, pautada em tecnologia nem sempre prevista nos estudos. Os temas e ações previstos no EVTEA que são consideradas pelo Poder Concedente como essenciais à realização do objeto da concessão encontram-se traduzidas em obrigações contratuais ou parâmetros objetivos a serem seguidos, tais como obras previstas no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA e níveis de qualidade de serviço.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1771
Alterar o item 3.15.5 para utilizar os termos definidos para Controladoras, Controladas e Coligadas.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a preocupação com a concorrência no mercado será mantida, mas o critério de restrição à participação flexibilizado no sentido de limitar a participação dos Acionistas Privados das concessões federais de infraestrutura aeroportuária objeto do Leilão ANAC nº 2/2011, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, a patamar inferior a 15% (quinze por cento) do Consórcio, bem como vedar o controle e a participação destes na governança das futuras Concessionárias e de seus Acionistas Privados.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1871
Itens 3.1.21 e 2.42. A Concessionária deverá providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, exceto aquelas sob responsabilidade do Poder Público. Nosso entendimento está correto?
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que a obrigação de obtenção de licenças ambientais se dará conforme disposto no Contrato. Assim, a Concessionária deverá, por exemplo, providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças

Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária. Ademais, todas as obrigações decorrentes de obras listadas como Obras do Poder Público são de responsabilidade do Poder Público até sua conclusão e transferência para Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1322

Seja incluso em alguma parte do edital como complemento: INCLUIR: área para a manutenção dos equipamentos de rampa e metodologia para distribuição entre as empresas aéreas e prestadoras de serviços auxiliares. INCLUIR: definição sobre áreas de refeitório e vestiários, ou seja, serão providos pela administradora para uso comum dos funcionários do aeroporto ou serão cedidas áreas para que as empresas possam realizar seus próprios investimentos e construções. INCLUIR: transmissão de dados no pátio de aeronaves e em áreas remotas para garantir a utilização de sistemas e equipamentos cuja a transmissão é on line e realizada através de tecnologias como o 3G, 4G, Wi-fi ou similar. Exemplos: SIGA (Sistema Integrado de Gestão de Aeroportos) e Tracking de bagagens e cargas e handheld.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o Capítulo 6 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária prevê as instalações, sistemas e equipamentos mínimos que deverão ser disponibilizados pela Concessionária. Portanto, áreas e sistemas que não estejam previstos no referido documento poderão ser disponibilizados dentro do aeroporto a critério da Concessionária e, inclusive, ser objeto de acordo específico entre esta e as empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1269

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 12.15 .“A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar as áreas a serem medidas, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C deste PEA.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 12.15. “A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá, com consentimento da Concessionária, modificar as áreas a serem medidas, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C deste PEA, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato na hipótese de (i) implicar a realização de novos investimentos não previstos no Contrato e seus Anexos e no PGI ou (ii) modificar as especificações dos serviços da Concessão.” JUSTIFICATIVA: Sugere-se que as revisões dos parâmetros da concessão sejam precedidas de consentimento da concessionária, haja vista que esses parâmetros impactarão diretamente as receitas tarifárias auferidas pela concessionária. Ademais, considerando que com a prerrogativa da ANAC poder alterar, a cada revisão dos parâmetros da concessão, os componentes, parâmetros e especificações para o cálculo do fator Q e dos parâmetros de desempenho de serviço, poderá ocorrer a necessidade de a concessionária promover investimentos extraordinários não previstos no Contrato de Concessão e no PGI ou inclusive implicar na modificação das especificações dos serviços da Concessão, impactando no equilíbrio econômico-financeira da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os parâmetros aplicáveis à Revisão dos Parâmetros da Concessão serão definidos à época, conforme procedimento

aplicável, sendo tais parâmetros objeto de discussão pública, conforme preconiza a seção II, Capítulo VI do Contrato de Concessão.

Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, poderá apresentar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo.

No que tange à recorribilidade das decisões administrativas, seguir-se-á a legislação aplicável à época.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1542

Sugerimos a seguinte alteração à redação da subclausula 5.2.2 : "mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras ou internacionais aplicáveis à Concessionária"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada não será acatada, uma vez que a redação adotada já confere o efeito desejado pelo interessado. As novas normas internacionais que porventura recaiam sobre a Concessionária ou sobre o objeto da concessão só serão aplicáveis se internalizadas nos termos do que dispõe o ordenamento jurídico pátrio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1208

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 1.1.39. “Proponente Classificada: Proponente cuja proposta econômica atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e ainda esteja submetida apenas a condições e termos previstos neste Edital.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 1.1.39. “Proponente Classificada: Proponente cuja proposta econômica atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e às condições e termos previstos neste Edital.” JUSTIFICATIVA Sugere-se alterar o item 1.1.39 do Edital para fins de esclarecer que a proposta classificada deve observar, além da legislação aplicável, as condições e termos previstos no Edital, deixando a redação da disposição editalícia mais clara.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item está redigido de forma clara e objetiva, permitindo a compreensão do significado do conceito de Proponente Classificada, inclusive no aspecto de que esteja submetida apenas às condições e termos do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1209

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 1.18. “Eventual impugnação deste Edital deverá ser protocolada na sede da ANAC até 5 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1, sob pena de decadência do direito.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 1.18. “Eventual

impugnação deste Edital deverá ser protocolada na sede da ANAC até 5 (cinco) dias úteis para qualquer cidadão ou no prazo de 2 (dois) dias úteis para Proponentes antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1, sob pena de decadência do direito.” JUSTIFICATIVA A alteração proposta visa somente coadunar a disposição editalícia com a regra prevista no artigo 41 da Lei Federal n.º 8.666/93.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a estipulação do prazo único de cinco dias úteis para a impugnação ao Edital considera a necessidade de, em razão da envergadura da licitação, conferir prazo razoável para que a área técnica aprecie as impugnações apresentadas. Ademais, a ausência de critérios objetivos para diferenciação da origem da impugnação (interessado e licitante, na nomenclatura da Lei nº 8.666/93) autoriza a previsão do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1213

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 4.18. “As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: 4.18.1. Inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão; 4.18.2. Apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de Contribuição Fixa, dos documentos de Habilitação em desconformidade com o estabelecido pelo Edital; 4.18.3. Apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de Contribuição Fixa, de proposta econômica que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na Legislação aplicável e no Edital. 4.18.4. Não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do contrato de concessão; 4.18.5. Recusa da

Adjudicatária em celebrar o contrato de concessão; 4.18.6. Se a proponente praticar atos visando frustrar os objetivos do certame; e 4.18.7. Cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC, em virtude de sua participação no Leilão, da data da apresentação da Garantia de Proposta até o prazo previsto no item 4.21, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades e da responsabilização residual pelo valor que extrapolar a garantia de proposta. 4.18.8. A Proponente retirar sua proposta dentro do prazo de validade.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 4.18. “As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: 4.18.1. Recusa injustificável da adjudicatária em celebrar o Contrato; 4.18.2. Descumprimento injustificável, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do Contrato; 4.18.3. Inabilitação, em virtude de comprovada má-fé da Proponente; 4.18.4. Se a proponente praticar atos visando frustrar os objetivos do certame; e 4.18.5. A Proponente retirar sua proposta dentro do prazo de validade.”

JUSTIFICATIVA Considerando que a proponente depende da INFRAERO para cumprir alguns requisitos prévios à celebração do Contrato de Concessão, sugere-se que as disposições editalícias sejam alteradas para contemplar a hipótese de execução da garantia de proposta somente no caso de descumprimentos injustificáveis da proponente. As demais alterações visam relacionar a execução da garantia de proposta apenas nos casos de má-fé da proponente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as hipóteses de execução da Garantia de Proposta trazidas pelo item 4.18 do Edital dizem respeito a obrigações da Proponente/Adjudicatária e, portanto, conforme se verifica pelos referidos conceitos constantes no Edital, não alcança a INFRAERO.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1214

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 4.18.8. “A Proponente retirar sua proposta dentro do prazo de validade.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento JUSTIFICATIVA Faz-se necessário esclarecer que somente serão imputadas penalidades e executada a garantia de proposta se a proponente desistir da proposta dentro do prazo de validade, sendo que não haverá imposição de qualquer penalidade caso a proponente não aceite a prorrogação de sua proposta.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a validade da proposta é definida no item 4.26 do Edital. O disposto no item 4.18.8 de mesmo instrumento refere-se à hipótese em que o Proponente retire a proposta dentro de seu prazo de validade, o que inclui o prazo de prorrogação. Nessas hipóteses, não há autorização legal para dispensar o Proponente das consequências decorrentes da retirada da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1216

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 4.18.8. “A Proponente retirar sua proposta dentro do prazo de validade.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Esclarecimento JUSTIFICATIVA Faz-se necessário esclarecer que somente serão imputadas penalidades e executada a garantia de proposta se a proponente desistir da proposta dentro do prazo de validade, sendo que não haverá imposição de qualquer penalidade caso a proponente não aceite a prorrogação de sua proposta.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a validade da proposta é definida

no item 4.26 do Edital. O disposto no item 4.18.8 de mesmo instrumento refere-se à hipótese em que o Proponente retire a proposta dentro de seu prazo de validade, o que inclui o prazo de prorrogação. Nessas hipóteses, não há autorização legal para dispensar o Proponente das consequências decorrentes da retirada da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1219

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 5.33. “O momento para a interposição de recurso será após a decisão que declara todos os vencedores do Leilão, quando as Proponentes que participaram do Leilão poderão recorrer de todas as decisões proferidas até então pela Comissão de Licitação.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Item 5.33. “O momento para a interposição de recurso referente aos II e III Volumes será após a decisão que declara todos os vencedores do Leilão. As proponentes poderão recorrer da decisão referente à análise do Volume I após a publicação ou ciência da referida decisão. JUSTIFICATIVA Esta alteração visa assegurar o direito constitucional de ampla defesa e contraditório às proponentes, possibilitando a interposição de recurso administrativo em face da decisão da comissão de licitação sobre a análise dos documentos contidos no Volume I (declarações preliminares, documentos de representação e garantia de proposta).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a previsão de fase única recursal encontra guarida na necessidade de resguardar o sigilo quanto aos potenciais licitantes e garantir a finalidade da inversão das fases no procedimento licitatório. A análise das declarações preliminares será pautada por critérios claramente objetivos. Assim, não há prejuízos ao princípio da ampla defesa e do contraditório, uma vez garantida a oportunidade de recurso nos termos do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1236

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.69.3. “Repôr os valores porventura utilizados para cobertura de quaisquer obrigações de pagamento abrangidas pela Garantia de Execução Contratual no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da efetiva utilização, independentemente de disputa/discussão, judicial ou administrativa, de dolo ou culpa.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Exclusão JUSTIFICATIVA Considerando que a redação da cláusula em referência determina uma garantia ilimitada e que o art.56, §2º e 3º da Lei Federal n.º 8.666/93 limita a garantia até 10% do valor do Contrato de Concessão, sugere-se a exclusão da cláusula 3.1.69.3.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a interpretação das cláusulas do Contrato deve considerar todo o conteúdo do Contrato. Sendo assim, o disposto no item em comento garante expressamente o cumprimento do disposto na Lei 8.666/93 relativamente ao percentual máximo das garantias exigidas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1237

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos: (...)” Cláusula 3.1.73.5. “Quando houver qualquer

mora ou inadimplemento de quaisquer direitos assegurados aos empregados da Concessionária, inclusive a ausência de pagamento da contribuição patronal ao Infraprev.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos: (...)” Cláusula 3.1.73.5. “Quando houver qualquer mora ou inadimplemento de quaisquer direitos assegurados aos empregados da Concessionária, inclusive a ausência de pagamento da contribuição patronal ao Infraprev, em caso de descumprimento de sentença trabalhista transitada em julgado.” JUSTIFICATIVA Considerando que as discussões entre empregados e a Concessionária sobre divergências trabalhistas são objeto de ações judiciais específicas para julgar a responsabilidade de eventual mora ou inadimplemento das partes da relação trabalhista, a garantia contratual somente poderá ser executada caso a concessionária descumpra a sentença trabalhista transitada em julgado. Isto porque somente após a sentença transitada em julgado que será possível aferir se a concessionária está em mora ou inadimplência com os direitos assegurados aos empregados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que discorda do entendimento de que a mora ou inadimplemento de direitos ou a ausência de pagamento da contribuição patronal somente decorrerá das hipóteses de sentença trabalhista transitada em julgado. O item deve ser interpretado no contexto do Contrato e de todas as suas disposições. Na execução das garantias a ANAC observará as normas aplicáveis à espécie.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1238

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.2. “São direitos e deveres do Poder Concedente:” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.2. “São direitos e

deveres do Poder Concedente:” (...) Cláusula 3.2.17. “Firmar com as seguintes entidades públicas [...] todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente Concessão incluindo todas as autoridades e agências que participam do CONAERO.” JUSTIFICATIVA Faz-se necessário tornar clara a obrigação do Poder Concedente de celebrar os convênios e parcerias com as entidades públicas que prestam serviços relacionados à operação aeroportuária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 3.2.9 já prevê a atribuição do Poder Concedente de “acompanhar e apoiar com os melhores esforços a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes”. O Poder Concedente poderá se desincumbir dessa atribuição através de diversas ferramentas. Assim, considerando a liberdade da atuação administrativa e a previsão em normas das competências de todos os entes envolvidos na operação aeroportuária, não se vislumbra imprescindível a previsão expressa da obrigação do Poder Concedente de celebrar convênios. Tampouco se faz necessária a listagem exaustiva dos entes envolvidos na operação aeroportuária com quem o Poder Concedente deveria firmar ajustes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1243

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.7 “Mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.2.7 “Mudança na legislação que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos.” JUSTIFICATIVA Considerando as disposições constantes no artigo 65 da Lei Federal n.º 8.666/93 e a teoria da imprevisão aplicada aos contratos administrativos, aqui

compreendidos os contratos de concessão, alterações legislativas que venham impactar especificamente o Contrato de Concessão deverão ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos foram objetivamente alocados na minuta de Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, em atendimento ao inciso II do art. 14 do Decreto 7.624/2011, que determina a presença de cláusulas que promovam tal alocação. Tais disposições, portanto, integram a equação econômico-financeira inicial do Contrato, estando os riscos previamente alocados a uma ou outra parte. Adicionalmente, cumpre esclarecer que as alterações nos impostos sobre a renda não se sujeitam à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, estando tal situação, no caso específico do item 5.2.7 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), restrita às alterações nos demais tributos que aumentem custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, na forma da legislação aplicável. Cumpre ressaltar ainda que o item 5.2.7 se mostra em consonância com o disposto no art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987/95, que estabelece que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1248

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 11.4. "A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro

ao Poder Público, na forma a ser definida pela ANAC.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 11.4. “A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público, na forma a ser acordada entre as partes.”

JUSTIFICATIVA Sugere-se que a disponibilização, pela concessionária, de espaços e tempo de mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público seja feita na forma a ser acordada entre as partes, de forma a respeitar os contratos de publicidade celebrados pela concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a proposta inverte a premissa adotada pelo Poder Público, de assegurar espaço para veiculação de mensagens de cunho institucional. Os contratos celebrados pela Concessionária com terceiros deverão se adaptar a esta premissa e, se for o caso, dispor sobre espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1280

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos:” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos, sempre observado o procedimento previsto nas cláusulas 8.10 e 8.11 deste Contrato:” JUSTIFICATIVA Considerando que as hipóteses de execução da garantia se relacionam a inadimplementos contratuais pela concessionária e que qualquer aplicação de penalidade será precedida de processo administrativo garantido a ampla defesa e o contraditório, esta alteração visa deixar claro que a

execução da garantia somente poderá ocorrer após o mencionado procedimento previsto no Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o procedimento para execução de garantias não se confunde com o procedimento para aplicação de penalidades. Vincular o dispositivo aos itens mencionados na proposta seria restringir o âmbito de abrangência das hipóteses de utilização da Garantia de Execução Contratual aos casos da Seção V do Capítulo VIII do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Rodrigo Jansen - Leal Cotrim Jansen Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1293

A declaração do Anexo 19 contraria o disposto no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, na medida em que é absolutamente desnecessária ao cumprimento do objeto da licitação. Isto porque as informações contidas na referida declaração já são comprovadas por outros documentos exigidos pelo próprio Edital. A responsabilidade pela operação do aeroporto na forma e qualificação exigidas pelo Edital, objeto do item "(i)" do Anexo 19, já se comprova por meio do atestado exigido no item 4.47.2 do Edital, do qual deverá constar expressamente "...4.47.2.1 o nome da pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto; e 4.47.2.2 a data de início da operação do aeroporto por essa mesma pessoa jurídica". O vínculo societário (relação de controle) entre a proponente e o operador aeroportuário direto, objeto do item "(ii)" do Anexo 19, já se comprova por meio dos documentos requeridos na parte final do item 4.47.3 do Edital, os quais deverão demonstrar objetivamente "...sua relação societária com a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto que o qualifiquem como operador aeroportuário, nos termos da definição constante do item 1.1.34". Por fim, a comprovação de que a relação societária entre o operador aeroportuário direto e a proponente confere a esta última a qualificação técnica necessária para a operação do aeroporto, objeto do item "(iii)" do Anexo 19, já se faz a) por meio dos documentos

requeridos na parte final do item 4.47.3 do Edital, conforme já mencionado no paragrafo 3 acima; e b) por meio dos dados divulgados pela Airports Council International – ACI em relação ao respectivo aeroporto ou por atestado emitido pela entidade publica competente, que constate o atendimento do requisito de qualificação técnica exigido no Edital (movimentação mínima de 35 milhões de passageiros), na forma dos itens 4.47.1. e 4.47.1.1. do Edital. Portanto, a exigência de apresentação do Anexo 19 contraria o caráter competitivo da licitação, pois impõe uma obrigação desnecessária ao objeto do certame, contrária ao art. 37, inciso XXI, da Constituição, razão pela qual ele deve ser suprimido do Edital. Com a supressão do Anexo 19, o item 4.47.3 deverá ser igualmente alterado para que dele se exclua a menção ao citado anexo, para fins de preservação da coerência na redação do Edital. Obs: são apresentadas propostas idênticas para o item 4.47.3 e Anexo 19 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a declaração se destina a complementar a comprovação de habilitação técnica exigida no Edital. Constitui, assim, requisito de habilitação e não afronta o disposto no art. 37, inciso XXI, da Constituição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1303

Texto original: 11.1.5. em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade e encampação, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto poderá, independentemente de indenização, denunciar os contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão; e Proposta: Remover a expressão “independentemente de indenização”. Justificativa: Se remuneração é livremente pactuada, a extinção da Concessão ocasiona desequilíbrio da negociação firmada, e portanto não pode ser isenta de indenização,

que pode ser prevista no pacto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcelo Kuhnlenz Sahatdjian

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1327

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 21 do Edital - Cláusula 4.2. "Tanto o Acionista Privado, quanto a INFRAERO poderão constituir Ônus sobre suas Ações em favor dos Financiadores, sendo mandatória a constituição deste ônus caso exigido pelo Financiador. Caso o Financiador exija um suporte adicional, o Acionista Privado e a INFRAERO deverão conceder este suporte adicional solicitado pelo Financiador na proporção de suas participações à época na Concessionária, observadas as restrições impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal, em particular aquelas constantes no artigo 40, §6º, consoante o qual "é vedada às entidades da administração indireta, inclusive suas empresas controladas e subsidiárias, conceder garantia, ainda que com recursos de fundos"

JUSTIFICATIVA Esta alteração visa estabelecer que o Acionista Privado e a INFRAERO irão conjuntamente conceder suportes adicionais solicitados pelo Financiador, no limite das participações detidas pelas mesmas na Concessionária, não sendo esta obrigação de exclusiva responsabilidade do Acionista Privado, conforme já exposto pela ANAC durante a audiência pública referente aos documentos da última rodada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada, no sentido de equiparar as obrigações da INFRAERO e do Acionista

Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1330

Sugerimos a exclusão das cláusulas 4.18.2 e 5.31.1, uma vez que a execução da Garantia de Proposta em razão da desconformidade dos documentos de habilitação com as regras formais do edital não possui base legal, bem como viola os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1336

Sugerimos a exclusão das cláusulas 4.18.2 e 5.31.1, uma vez que a execução da Garantia de Proposta em razão da desconformidade dos documentos de habilitação com as regras formais do edital não possui base legal, bem como viola os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1343

Sugerimos a alteração da cláusula 4.44, como segue: “Para a comprovação da regularidade fiscal e trabalhista disposta nesta Subseção, a certidão positiva com efeitos de negativa será considerada suficiente para a comprovação da regularidade da Proponente.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a previsão do Edital flexibiliza a possibilidade de comprovação de regularidade fiscal. O item 4.44 (item 4.43 na redação dada quando da publicação do Edital, em 03/10/13) cuida da apresentação de certidão positiva, ocasião em que o Proponente poderá demonstrar, com documentação complementar, sua situação regular. A certidão positiva com efeito de negativa consigna a suspensão dos débitos existentes e tem, para fins de habilitação fiscal, o mesmo efeito da certidão negativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1347

1. Edital, Item 1.18 O Item 1.18 do Edital prevê que “Eventual impugnação deste Edital deverá ser protocolada na sede da ANAC até 5 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1, sob pena de decadência do direito”. (grifo nosso) A Lei federal nº 8.666/93, em seu artigo 41, § 2º, prevê que a impugnação pelos licitantes poderá ser interposta até o segundo dia útil que anteceder a abertura dos envelopes. Diante da previsão legal acima mencionada, sugerimos que o item 1.18 do Edital citado seja alterado para compatibilização entre seu conteúdo e a norma legal aplicável.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a estipulação do prazo único de cinco dias úteis para a impugnação ao Edital considera a necessidade de, em razão da envergadura da licitação, conferir prazo razoável para que a área técnica aprecie as impugnações apresentadas. Ademais, a ausência de critérios objetivos para diferenciação da origem da impugnação (interessado e licitante, na nomenclatura da Lei nº 8.666/93) autoriza a previsão do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1355
Sugerimos a alteração da cláusula 6.2.6.8, conforme segue: “6.2.6.8. O Acionista Privado e a INFRAERO deverão deliberar a criação da Concessionária, subscrever o capital social indicado nos itens 6.2.6.6 e 6.2.6.7, no montante correspondente às respectivas participações.”. Nossa sugestão decorre do fato de que não é possível constituir uma sociedade com apenas um acionista, conforme o artigo 80, inciso I, da Lei 6.404/1976. Além disso, ainda de acordo com o citado artigo, o segundo acionista (Infraero) também precisaria subscrever ações quando da constituição da concessionária.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 6.2.6.8 do Edital não afronta o disposto no art. 80 da Lei nº 6.404/1976. O dispositivo refere-se às condições que devem ser cumpridas pela Proponente vencedora previamente à celebração do contrato, devendo ser lido em conjunto com o item 6.4 de citado Edital. A previsão de integralização do capital do Acionista Privado previamente à integralização da INFRAERO reforça a garantia da Adjudicatária de executar o ajuste.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1357
Para que a Concessionária contrate a Garantia de Execução em conformidade com a Cláusula 6.2.7.A, é necessário que a mesma esteja constituída e com ações subscritas pelo Acionista Privado e Infraero. No entanto, as Cláusulas 6.4 e 6.4.1

condicionam a subscrição e integralização de ações pela INFRAERO à comprovação pela Adjudicatária da contratação da Garantia de Execução. Estas cláusulas deveriam ser alteradas de modo que a comprovação da contratação da Garantia de Execução seja condicionante para integralização do capital social pela Infraero, excluindo o termo “subscrição”. Tendo em vista a sugestão acima, sugerimos a alteração das cláusulas 6.4 e 6.4.1, conforme seguem: “6.4. A INFRAERO somente integralizará a sua participação no capital social da Concessionária nos termos do item 6.2.6.7 e assinará o Acordo de Acionistas conforme o Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas quando a Adjudicatária comprovar que foi contratada a Garantia de Execução, nos termos do item 6.2.7, bem como subscrito e integralizado o montante do capital social atribuído ao Acionista Privado nos termos dos itens 6.2.6.6 e 6.2.6.7.”. “6.4.1. Após a comprovação de que foi contratada a Garantia de Execução e subscrito e integralizado o capital social do Acionista Privado, a INFRAERO terá o prazo de 5 (cinco) dias para realizar e formalizar a integralização do capital social da Concessionária, mediante deliberação da assembleia geral da Concessionária para a integralização da parte remanescente do capital social indicado no item 6.2.6.6, bem como assinar o Acordo de Acionistas.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. A contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico. Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1360

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Cláusula 3.1.22. “Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento
JUSTIFICATIVA: Esclarecer a quem recairá a responsabilidade do pagamento da Compensação Ambiental referente a LOC nº 479/2006 no valor de R\$ 750.000,00 (conforme apresentado no Relatório 3 - Estudos Ambientais - CAPEX Fase A).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no item 3.1.22 da minuta de Contrato (item 3.1.20 da minuta de Contrato parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), a Concessionária é responsável por cumprir as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais. Nesses termos, é sua a atribuição de recolher o valor da compensação ambiental, prevista como condicionante da licença e já conhecida por ocasião da publicação do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1368

3. Edital, Item 3.6 O Item 3.6 do Edital prevê que “As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem”. (grifo nosso) Entendemos que o atestado mencionado no referido item do Edital deverá ser expedido pelo Consulado do país de origem no Brasil, e não pela respectiva Embaixada. Favor confirmar se o entendimento está correto e, caso

positivo, sugerimos que o edital seja alterado nesse sentido.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o dispositivo foi alterado, passando a se dar por autodeclaração, em termos semelhantes ao que foi utilizado no processo de licitatório para a concessão dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1369

4. Edital, Item 3.8 O Item 3.8 do Edital dispõe que “Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, emitida por instituição de direito público ou por notário público, devidamente autenticada pela autoridade consular brasileira do país de origem e traduzida por tradutor juramentado”. (grifo nosso) Com a finalidade de dar maior segurança à contratação e clareza aos requisitos editalícios, sugerimos que o referido item do Edital seja alterado no sentido de prever que a declaração mencionada seja emitida pela entidade pública competente do país de origem da Proponente, sem prejuízo das necessárias notariação, consularização e tradução juramentada do documento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o dispositivo foi alterado, passando a se dar por autodeclaração, em termos semelhantes ao que foi utilizado no processo de licitatório para a concessão dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1379

Sugerimos a alteração da cláusula 2.30 nos seguintes termos: “Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo de 60 dias para reapresentá-lo, com as adequações necessárias”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o prazo a ser conferido pela ANAC para apresentação das adequações deverá considerar, no caso concreto, a complexidade das alterações, sempre levando em conta o princípio da razoabilidade (art. 2º da Lei nº 9.784/99). Nesses termos, não se afigura adequado o estabelecimento de prazo único para todas as situações.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1383

A cláusula 2.3 não esclarece os efetivos direitos que serão transferidos à Concessionária no que diz respeito à “área indicada no PEA”. Nesse particular, a atual redação faz referência à transferência, o que deixa uma abertura considerável para possíveis discussões a respeito de qual tributação seria aplicável. Diante disso, sugerimos a seguinte redação para esta cláusula: “O Aeroporto está localizado na área indicada no PEA e, no estado em que se encontra, o exercício do direito de posse direta sobre esta área será cedido à Concessionária em conjunto com os outros direitos reais indispensáveis (inerentes e necessários) à consecução do objeto deste Contrato, concomitantemente à celebração do presente Contrato, mediante Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as cláusulas 2.3 a 2.5 do Contrato de Concessão, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, expressamente garantem à Concessionária a transferência da posse da área indicada no PEA, dispondo, ainda, acerca da sua responsabilidade pela desocupação das áreas em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato. Destaque-se, ademais, que o item 3.1.52 estabelece, entre os direitos e deveres da Concessionária, o de manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros. Adicionalmente, integram o regramento contratual relativo às áreas as cláusulas 2.38 e 2.39 (bens integrantes da concessão), 3.1.7 (sub-rogação dos contratos que envolvam cessão de espaços no Complexo Aeroportuário) e Anexos 7 e 8, o que torna inócua a alteração sugerida.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1384

7. Edital, Item 4.18 O Item 4.18 do Edital prevê as hipóteses de execução da Garantia de Proposta. Sugerimos a exclusão especificamente dos subitens 4.18.1, 4.18.2 e 4.18.3, vez que tais hipóteses não são expressamente permitidas em lei como fundamento para executar tal garantia e, conforme o princípio da legalidade que rege as contratações públicas, a Administração Pública somente pode exigir o que a lei previamente autorize.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão

ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1385

A Concessionária deve providenciar as licenças ambientais necessárias para execução das obras do aeroporto e cumprir integralmente as condicionantes e medidas compensatórias previstas nas licenças ambientais existentes. A Concessionária deve observar as condicionantes das licenças existentes que digam respeito às atividades do dia-a-dia do Complexo Aeroportuário, cabendo ao Poder Concedente cumprir com as condicionantes das licenças existentes que impliquem na execução de obrigações que envolvam investimento a fim de regularizar uma situação existente que esteja em desconformidade com a legislação em vigor (exemplos: compensação ambiental em função do impacto da atividade licenciada, emissão de ruído fora do padrão, emissão de efluentes líquidos fora do padrão, dentre outras hipóteses). Com relação às condicionantes que sejam objeto de questionamento judicial anterior à data de assinatura do Contrato (ligação da estação de tratamento de efluentes do Galeão à rede de esgotos da Cedae), a responsabilidade pelo atendimento será do Poder Concedente caso o resultado da ação judicial seja desfavorável à Infraero. No caso do Galeão, embora as licenças existentes tenham sido emitidas pelo órgão estadual ambiental (INEA), as atividades de ampliação do aeroporto deverão ser licenciadas pelo órgão federal ambiental (IBAMA) na medida em que afetam o mar territorial, dentre outros aspectos. Considerando que a legislação prevê que o licenciamento ambiental deve ser conduzido em um único nível da federação, e que é possível que o IBAMA venha a consolidar o licenciamento

do aeroporto de forma a contemplar a totalidade de suas atividades, invalidando as licenças estaduais ambientais existentes. Caso isto venha a ocorrer, os custos decorrentes da necessidade de novo licenciamento contemplando as operações do aeroporto anteriores à assinatura do Contrato devem ser de responsabilidade do Poder Concedente no que se refere a tais atividades. Sugerimos, portanto, a alteração da Cláusula 3.1.21, conforme segue: “3.1.21. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras de ampliação do aeroporto e observar as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária, exceto condicionantes relacionadas à realocação de comunidades e de pesquisas e resgate de patrimônio arqueológico (cláusula 5.2.9), bem como observar as condicionantes previstas nas Licenças Prévia, de Instalação e Operação obtidas pelo Poder Concedente, exceto quanto às condicionantes que impliquem na obrigação de fazer com o objetivo de adequar as atividades objeto das referidas licenças à legislação em vigor, incluindo a execução de compensações ambientais pelo impacto causado pelas atividades licenciadas pelo Poder Concedente, cujos custos serão de responsabilidade do Poder Concedente”. Sugerimos, ainda, a exclusão da Cláusula 3.1.22, em razão do conteúdo desta cláusula restar prejudicado em função da proposta de redação da cláusula 3.1.2

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

Caso, posteriormente, seja constatado um passivo ambiental que tenha origem na condução do empreendimento pelo Poder Concedente e que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital da concessão, os custos desse passivo serão arcados pelo Poder Concedente (item 5.2.15 do Contrato).

Se, porém, o órgão ambiental competente entender que deve invalidar a licença

anteriormente concedida ou ampliar o seu objeto, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante no item 3.1.22 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 3.1.20 daquela publicada em 03 de outubro de 2013 como anexo ao Edital).

No que tange aos riscos quanto à existência de sítio ou bens arqueológicos e aos custos relacionados ao passivo ambiental gerado na atividade conduzida pelo Poder Concedente e ainda não conhecido na data de publicação do edital já estão expressamente excluídos da conta da Concessionária, em razão da alocação de riscos constantes nos itens 5.2.9 e 5.2.15 da minuta de Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1391

As referidas cláusulas preveem a obrigação da Concessionária de apresentar documentação fiscal ao Poder Concedente, mas não fazem qualquer menção à eventual impossibilidade de sua entrega nas situações em que estes se encontram em poder do Fisco. Diante disso, sugerimos a inclusão de nova cláusula nos seguintes termos: “3.1.37. A não apresentação ou entrega da documentação listada nos itens 3.1.35 até 3.1.36 não deve ser interpretada como descumprimento das previsões deste Contrato, caso tal documentação se encontre de posse das autoridades fiscais ou seja de alguma forma obrigatória ou indispensável à uma fiscalização em curso.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a sugestão não tem pertinência temática com o item citado, referindo-se precisamente ao item 3.1.44 da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (item 3.1.46 da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013). No que tange a este último, informa-se que o dever de apresentação de documentos relativos à administração, contabilidade,

recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária está previsto na Legislação. A impossibilidade de apresentação de qualquer documentação exigida deve ser analisada no caso concreto para o enquadramento contratual adequado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1401

A redação da Cláusula 3.1.51 não é clara sobre a necessidade de uma decisão transitada em julgado (administrativa ou judicial) para que a Concessionária seja obrigada ao ressarcimento à ANAC e outras partes anuentes ou intervenientes. Sugerimos a alteração da cláusula 3.1.51, nos seguintes termos: “3.1.51. ressarcir a ANAC e os demais anuentes e intervenientes de todos os desembolsos decorrentes de determinações judiciais transitadas em julgado, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis à Concessionária, inclusive reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à Concessionária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é faculdade da ANAC e das demais partes anuentes e intervenientes buscar o ressarcimento por despesas efetuadas por determinação judicial, independentemente do trânsito em julgado, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis à Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1405

Sugerimos a inclusão de redação na cláusula 3.1.7, nos seguintes termos: "...devendo monitorar as atividades decorrentes de referidos contratos, a fim de prevenir/corrigir danos ambientais que possam vir a afetar as atividades da Concessionária".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a relação entre a Concessionária e os cessionários de espaços no Complexo Aeroportuário será estabelecida em contrato próprio. A execução da atividade desenvolvida no espaço cedido deverá observar a regulamentação ambiental e eventuais danos ambientais deverão ser mitigados e recuperados em conformidade com a legislação ambiental vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1415

Sugerimos a alteração da cláusula 2.22.5, conforme segue: "Caberá à INFRAERO notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, incluindo o pagamento das indenizações devidas."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 2.22.5 do Contrato atribui à INFRAERO a responsabilidade por providenciar a rescisão dos contratos com os seus prestadores de serviços, segundo critérios de remuneração definidos no Plano de Transferência Operacional (Anexo 9 ao Contrato).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1420

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.11. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.” Cláusula 5.4.15. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública Federal.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.2.11. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.” Cláusula 5.4.15. “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública.” JUSTIFICATIVA Considerando que para efetiva operação das novas instalações do complexo aeroportuário a concessionária deverá obter autorizações, licenças e permissões de diferentes esferas da Administração Pública, faz-se necessário que as cláusulas contratuais sejam alteradas para contemplar essa hipótese.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.11 e 5.4.15 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco

residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1421

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.4.14. “Prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 5.4.14. “Prejuízos decorrentes de erros na realização das obras da Concessionária que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa deixar claro que a concessionária somente será responsabilizada pelos prejuízos das suas obras, não sendo responsabilizada pelas obras realizadas pelo Poder Público previstas no Anexo 3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 2.42 da minuta de Contrato é expreso quanto a responsabilidade da INFRAERO pelas obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público, cabendo a ela promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos. Destaca-se ainda a inserção de cláusula 2.44 e seguintes na minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) no sentido de permitir à Concessionária, no caso de a INFRAERO não celebrar os contratos sob sua responsabilidade no prazo fixado, de contratar a obra ou serviço listado no Anexo 3 - Obras do Poder Público no mercado, observadas as disposições da Lei nº 8.666/1993 e regulamentação complementar aplicável à INFRAERO no que couber, devendo a

INFRAERO reembolsá-la por aquilo que efetivamente vier a ser executado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1422

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 8.4. “Sem prejuízo de regulamentação expedida pela ANAC, será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações abaixo discriminadas, conforme os limites máximos definidos para cada situação:” Evento ou ocorrência Limite máximo da multa a ser aplicada k) não cumprimento do prazo de entrega das ampliações previstas na Fase I-B com integral atendimento ao PEA. 10.000 URTA por ocorrência e 100 URTA por dia de atraso

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento JUSTIFICATIVA De acordo com o Plano de Exploração Aeroportuária, a concessionária deverá concluir algumas interferências durante a fase I-B antes de 30 de abril de 2016, data na qual as ampliações do complexo aeroportuário deverão estar plenamente operacionais. Sugere-se que seja esclarecido que a penalidade prevista na cláusula 8.4, item k do Contrato de Concessão se refere exclusivamente ao evento de descumprimento do prazo de 30 de abril de 2016 (itens 8.1 e 8.4 do PEA), sem que haja qualquer possibilidade de bis in idem da penalidade, por exemplo, sua aplicação em razão de postergação de prazos anteriores. Dessa forma, a multa de 10.000 URTA seria aplicada caso a futura concessionária não observe o prazo de 30 de abril de 2016, a partir de quando também haveria a incidência da multa de 100 URTA por dia de atraso.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a multa de que trata o item 8.4, "k" não afronta o princípio do "ne bis in idem". O valor estipulado figura como limite máximo e sua incidência atenderá a critérios de proporcionalidade e dependerá da verificação, no caso concreto, da extensão da falha da Concessionária no

descumprimento de suas obrigações. Ademais, conforme item 8.10 da minuta contratual, as penalidades são aplicadas mediante decisão fundamentada que considera a razoabilidade e a situação fática subjacente, conferida oportunidade para o exercício do contraditório. Assim, a previsão contratual de aplicação de multa por atraso previsto no cumprimento da Fase 1-B não tem o condão de afrontar o princípio do "ne bis in idem".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1435

16. Edital, Capítulo V, Seção III e Seção IV Sugerimos que não ocorra a inversão da ordem de fases de habilitação e julgamento, conforme previsto na Seção III e na Seção IV, do Capítulo V, do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a inversão de fases foi adequadamente justificada no processo de instrução do processo de licitação, sendo entendido como o procedimento mais adequado e eficiente para o objeto a ser licitado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1437

17. Edital, Item 5.33 O Item 5.33 do Edital prevê que "O momento para a interposição de recurso será após a decisão que declara todos os vencedores do Leilão, quando

as Proponentes que participaram do Leilão poderão recorrer de todas as decisões proferidas até então pela Comissão de Licitação”. Considerando que (i) somente participarão da Sessão Pública do Leilão as Proponentes cujas que tiverem aceitas a Garantia da Proposta, os documentos de representação e as declarações exigidas; (ii) deve ser observado o direito constitucional da ampla defesa e do contraditório; e (iii) existe potencial prejuízo à Administração Pública e ao interesse público caso seja previsto apenas recurso único no Edital; sugerimos que seja previsto prazo para interposição de recursos pelas Proponentes após a publicação da decisão da Comissão de Licitação das Garantias da Proposta, documentos de representação e declarações de proposta não aceitas, prévio a Sessão Pública do Leilão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a previsão de fase única recursal encontra guarida na necessidade de resguardar o sigilo quanto aos potenciais licitantes e garantir a finalidade da inversão das fases no procedimento licitatório. A análise das declarações preliminares será pautada por critérios claramente objetivos. Assim, não há prejuízos ao princípio da ampla defesa e do contraditório, uma vez garantida a oportunidade de recurso nos termos do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1447

Sugerimos que seja previsto expressamente na Subcláusula 8.8 do Contrato que a penalidade de suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal alcance somente o acionista controlador direto da Concessionária, assim entendido o acionista ou grupo de acionistas que detenham o controle direto do Acionista Privado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a legislação existente deve ser

adaptada ao caso concreto das concessões em que os vencedores da licitação se constituem em Sociedade de Propósito Específico. Assim, a finalidade da penalidade somente é alcançada com a inclusão como sujeitos passivos da penalidade os acionistas do Acionista Privado, que são as empresas que realmente conduzem a gestão da concessão e influenciam a tomada de decisão da Concessionária. Considerando que o arranjo do Acionista Privado não é determinado por decisão do Poder Concedente, não cabe à Administração Pública discriminar os acionistas do Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1448

São riscos suportados pela Concessionária aqueles decorrentes de mudanças nos projetos apresentados pela concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC, exceto se decorrente de nova legislação. Esse conteúdo conflita com a cláusula 5.2.1 que atribui ao Poder Concedente o risco por mudanças no projeto básico por solicitação de outras entidades públicas além da ANAC, desde que não sejam decorrentes de não conformidade com a legislação em vigor. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.4.16, nos seguintes termos: “5.4.16. mudanças dos projetos apresentados pela Concessionária que não tenham sido solicitadas pela ANAC, com exceção do disposto nos itens 5.2.1 e 5.2.2”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 5.2.1 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) 5.2.1. mudanças no Anteprojeto por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Anteprojeto com a legislação em vigor ou com as informações contidas no PEA. O item 5.4.16, por sua vez, fixa como risco da Concessionária as mudanças dos projetos apresentados que não tenham sido solicitadas pela ANAC. Considerando que a primeira tem âmbito de aplicação

restrito ao Anteprojeto, enquanto o item 5.4.16 versa acerca de projetos em geral, não se verifica contradição entre os dispositivos mencionados, ante o critério de especialidade empregado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1449

Sugerimos a alteração da redação da Subcláusula 8.12 do Contrato, a fim de assegurar o direito à ampla defesa e contraditório antes da aplicação de medidas acautelatórias pela ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as medidas acautelatórias figuram como ferramenta adequada para situações excepcionais de urgência, visando a evitar o dano ou mitigar os seus efeitos. Nesse sentido, não há tempo hábil para, antes da adoção da medida, oportunizar à Concessionária o direito à ampla defesa e ao contraditório. Nas suas ações a ANAC observará os ditames da Lei 9784/99 e os princípios constitucionais aplicáveis.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1453

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.4. “atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à

Concessionária e que gerem prejuízos a ela” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Considerando que a Administração Pública não pode impedir ou retardar a execução do Contrato pela Concessionária, nos termos previstos no artigo 78 da Lei Federal n.º 8.666/93, por favor, esclarecer se a Concessionária irá suceder a INFRAERO no que se refere, no âmbito da exploração do Aeroporto de Galeão, as responsabilidades de fiel depositário das aeronaves de empresas falidas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a responsabilidade de fiel depositário das aeronaves de empresas falidas é matéria sujeita exclusivamente ao juízo falimentar, que deverá ser oportunamente comunicado acerca da alteração da posse da área para a adoção de eventuais providências necessárias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1455

A Subcláusula 11.4 do Contrato prevê que “A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público, na forma a ser definida pela ANAC”. Sugerimos a alteração da Subcláusula 11.4 do Contrato no sentido de prever uma limitação de espaço e de tempo para disponibilização, pela Concessionária, das mídias e de pontos destinados à 35 veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público, na forma a ser definida pela ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a proposta inverte a premissa adotada pelo Poder Público, de assegurar espaço para veiculação de mensagens de

cunho institucional. Os contratos celebrados pela Concessionária com terceiros deverão se adaptar a esta premissa e, se for o caso, dispor sobre espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1456

23. Edital, Anexo 10 (Modelo de Ratificação de Proposta Econômica) Considerando que o valor proposto na Proposta Econômica pode ser muito inferior ao lance ofertado pela Proponente na Sessão Pública de Leilão, entendemos ser relevante que a instituição financeira confirme a viabilidade do lance máximo final da respectiva Proponente. Dessa forma, sugerimos que a instituição financeira que apresentou a Declaração de Viabilidade de Proposta Econômica da respectiva Proponente conste também como signatária do Anexo 10 (Modelo de Ratificação de Proposta Econômica) do Edital, informando que o lance máximo ofertado pela Proponente vencedora na Sessão Pública do Leilão foi considerado na análise de viabilidade, sendo, assim, viável a concessão dos financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações futuras da concessionária. Ademais, tendo em vista a importância da declaração de viabilidade apresentada pela instituição financeira, sugerimos que seja previsto no anexo em comento que esta responderá solidariamente, para todos os fins, pelo cumprimento do lance máximo final ofertado pela Proponente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a Instituição Financeira deverá avaliar a proposta tendo em vista a sessão viva-voz do leilão, atestando a exequibilidade da proposta considerando possível aumento no valor da oferta. As declarações exigidas pelo Edital atendem a preocupação exposta na sugestão e demonstram a análise da Instituição Financeira de viabilidade, exequibilidade e

financiabilidade, apontando a coerência da proposta com o plano de negócios.

Ademais, as informações referentes ao plano de negócios e financiamento são internas à Proponente, sendo de sua exclusiva responsabilidade, conforme explicita o Edital ao vedar a apresentação do plano de negócios das Proponentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1459

São riscos suportados pela Concessionária os custos com ações judiciais decorrentes da execução da concessão, excepcionando aquelas relativas a passivos trabalhistas, fiscais, previdenciários e cíveis. Passivos ambientais devem ser acrescidos ao rol de exceções. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.4.19, nos seguintes termos: “5.4.19. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto no itens 5.2.13, 5.2.14 e 5.2.15”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, pois a alocação de risco relativa aos passivos ambientais encontra-se claramente definida no rol de riscos do Poder Concedente e que a cláusula questionada já traz a exceção a todos os fatos imputáveis ao Poder Concedente, nos quais esse está incluso.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1460

A Subcláusula 13.13 do Contrato dispõe, em seus subitens, acerca das parcelas que compõem a indenização devida à Concessionária no caso de encampação. Sugerimos a inclusão de Subcláusula 13.13.4 no Contrato no sentido de adicionar que os lucros cessantes também serão contemplados na indenização a ser paga à Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o disposto na cláusula 13.13 está em conformidade com o disposto no art. 37 da Lei n. 8.987/95, o qual regulamenta a extinção da concessão por encampação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1466

São riscos suportados pela Concessionária a responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, salvo aqueles decorrentes diretamente das obras realizadas pelo Poder Público, mencionadas no Anexo 3 – Obras do Poder Público e aqueles previstos no item 5.2.15, ou seja, com origem em data anterior ao edital e desconhecida. O Poder Concedente deve suportar a responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais com origem anterior à Data de Eficácia do Contrato, conhecidos ou não. Não é legalmente possível transferir à Concessionária a responsabilidade criminal por danos ambientais causados pelo Poder Concedente. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.4.20, conforme segue: “5.4.20. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, salvo aqueles decorrentes diretamente das obras públicas realizadas pelo Poder Público, mencionadas no Anexo 3 – Obras do Poder Público, e aqueles decorrentes das atividades desenvolvidas pelo Poder Concedente anteriormente à Data de Eficácia do Contrato, conhecidas ou não”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) não transfere à Concessionária a responsabilidade civil, administrativa ou criminal por danos ambientais causados pelo Poder Concedente, restando integralmente aplicáveis, na espécie, as disposições da legislação acerca do tema, inclusive no tocante à responsabilização penal do agente causador.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1477

27. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 2.1 O Item 2.1, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital prevê que “2.1. A Concessionária não terá prazo de duração previamente definido, ressalvadas as seguintes possibilidades:”. Sugerimos que o item citado seja alterado, com a finalidade de prever que “A Concessionária terá prazo de duração até o cumprimento, pelo Acionista Privado e pela Infraero, de todas as suas respectivas obrigações decorrentes do Contrato, ressalvadas as seguintes possibilidades:”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a opção de redação adotada no Acordo de Acionistas (Anexo 21 ao Edital) delimita a inexistência de prazo de duração previamente estabelecido, ressalvando hipóteses previstas na Seção II de citado Acordo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1478

Sugerimos a inclusão de uma nova cláusula, de acordo com o a cláusula 3.2.11 constante da Minuta de Contrato de Concessão de Guarulhos, Brasília e Viracopos com a seguinte redação: “firmar com órgãos públicos, na qualidade de interveniente, todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente Concessão”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 3.2.9 já prevê a atribuição do Poder Concedente de “acompanhar e apoiar com os melhores esforços a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes”. O Poder Concedente poderá se desincumbir dessa atribuição através de diversas ferramentas. Assim, considerando a liberdade da atuação administrativa e a previsão em normas das competências de todos os entes envolvidos na operação aeroportuária, não se vislumbra imprescindível a previsão expressa da obrigação do Poder Concedente de celebrar convênios. Tampouco se faz necessária a listagem exaustiva dos entes envolvidos na operação aeroportuária com quem o Poder Concedente deveria firmar ajustes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1483

28. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 2.1 Os subitens do Item 2.1, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital dispõem acerca da liquidação da Concessionária no caso de advento do termo contratual, de caducidade e de encampação. Solicitamos esclarecer e prever expressamente no Anexo 21 citado o procedimento de liquidação a ser adotado nos demais casos de extinção da concessão, previstos na Subcláusula 13.1 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o disposto no item 2.1. do Acordo de Acionistas (Anexo 21 ao Contrato) estabelece que a Concessionária não terá prazo de duração previamente definido, ressaltando hipóteses em que pode ocorrer sua liquidação. Já o dispositivo do Contrato atende a mandamento legal que estabelece a necessidade de se estabelecer, dentre as cláusulas obrigatórias do Contrato, as hipóteses de extinção da concessão. O disposto no Acordo de Acionistas não altera e nem restringe as hipóteses legais, entendendo assim a desnecessidade de previsão de citadas hipóteses no Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1486

Esta cláusula estabelece que o poder concedente terá o dever de colaborar com as entidades financiadoras, para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos. Sugerimos alterar a cláusula 3.2.13 para incluir uma referencia à tempestividade da colaboração, nos seguintes termos: “3.2.13. colaborar, tempestivamente e nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da Concessionária, para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da Concessão”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a atuação da Administração Pública se pauta pelo princípio da eficiência pelo que a colaboração para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos ocorrerá de forma a atender os interesses públicos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1491

29. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 2.1, a) O Item 2.1, a), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital dispõe acerca da liquidação da Concessionária no caso de advento do termo contratual. Solicitamos esclarecer e prever expressamente no item em comento, a partir de qual data será contado o prazo de 24 (vinte e quatro) meses para envio da notificação prevista.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o prazo de antecedência mínima de 24 meses, conforme consta na parte inicial do item 2.1.a, tem como marco temporal a data de término do contrato por exaurimento do prazo contratual ("advento de termo contratual").

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1504

31. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 3.1 O Item 3.1, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital prevê que "O Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações escriturais, sem valor nominal e com preço de emissão de R\$ [_____] ([_____] reais)". Sugerimos prever que seja incluído que as ações sejam nominativas, bem como a espécie, além de escriturais, sem valor nominal e com preço de emissão de X reais, serão também ordinárias. Diante disso, nossa sugestão é de que o referido item seja alterado, passando a vigorar com a seguinte redação: "O

Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações nominativas escriturais, ordinárias, sem valor nominal e com preço de emissão de R\$ [_____] ([_____] reais)” .”. (texto sublinhado corresponde às inclusões que sugerimos)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a proposta não foi analisada por não apresentar justificativa quanto à finalidade da redação proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1515

Sugerimos alterar a Cláusula 11.1.5 para incluir redação que dela fazia parte na Minuta de Contrato de Concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília, nos seguintes termos: “11.1.5. em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto poderá, independentemente de indenização, denunciar os contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão, salvo se a celebração do contrato tiver sido precedida de expressa aprovação da ANAC nos casos em que o montante elevado dos investimentos a serem realizados pelo cessionário justificar a sua manutenção mesmo quando da extinção antecipada da Concessão;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1523

37. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 4.2 O Item 4.2, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca da constituição de ônus pelo Acionista Privado sobre suas Ações em favor dos Financiadores, bem como garantias adicionais solicitadas pelo Financiador. Sugerimos prever que a INFRAERO também possa constituir ônus sobre suas Ações em favor dos Financiadores, bem como conceder garantias adicionais solicitadas pelo Financiador, na proporção de sua participação acionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada, no sentido de equiparar as obrigações da INFRAERO e do Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1549

Sugerimos a alteração da cláusula 5.2.7 nos seguintes termos: “5.2.7. mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda, observado o disposto no artigo 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/95;” Adicionalmente, é importante mencionar que a expressão “Impostos sobre a Renda”, ainda que decorra da legislação citada acima, não é clara no que se refere a quais seriam os tributos efetivamente abrangidos em tal conceito. Por essa razão, sugerimos que seja incluída

uma definição de “Impostos sobre a Renda” no item 1.1, indicando expressamente que se referem ao Imposto de Renda Pessoa Jurídica e à Contribuição sobre o Lucro Líquido, se for o caso.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 5.2.7 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) se mostra em consonância com o disposto no art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987/95, que estabelece que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso", cabendo apontar, adicionalmente, que a revisão extraordinária, no caso, deverá observar as disposições específicas da Seção III do CAPÍTULO VI da Minuta de Contrato, inclusive no tocante às formas de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Cumprе esclarecer, ademais, que a expressão "Impostos sobre a Renda", empregada tanto na minuta de Contrato como na legislação supramencionada, abarca o Imposto de Renda e todos os demais tributos incidentes sobre a renda ou lucro, a exemplo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1551

41. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.3, d) Sugerimos a exclusão do Item 5.3, d), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, que prevê a necessidade de consentimento expрesso e por escrito da INFRAERO para “a formação de qualquer parceria, consórcio, joint venture ou empreendimento similar;”. Isto pois, a Concessionária será uma sociedade de propósito específico, não havendo a possibilidade de incidência do referido item.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o fato de a Concessionária se revestir da natureza de SPE não afasta a possibilidade de que a mesma desenvolva outras atividades relacionadas ao objeto da concessão, inclusive como meio de aprimoramento do serviço. Para tanto, poderá pretender associar-se ou firmar parcerias com outras empresas, ocasião em que a INFRAERO deterá o poder de deliberar sobre a pretensão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1554

De acordo com a Cláusula 5.2.13, todos os passivos decorrentes de relações trabalhistas anteriores à data da transferência são de responsabilidade do Poder Concedente. Sugerimos a inclusão de regras que direcionem as ações que forem promovidas diretamente contra a concessionária e que contenham atos e fatos anteriores à data da transferência.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item em comento já apresenta regramento suficiente quanto aos custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, expressamente alocando-os ao Poder Concedente. Não há base legal para o direcionamento de eventuais ações judiciais promovidas por terceiros diretamente contra a Concessionária, restando integralmente aplicável a legislação processual e trabalhista brasileira, ressalvada apenas a responsabilidade do Poder Concedente, assumida entre as partes, nos exatos termos do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1563

46. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.7 Sugerimos a alteração do Item 5.7, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, no seguinte sentido: “Os membros indicados para o Conselho de Administração deverão aprovar um Código de Ética e Comportamento com o objetivo de estabelecer as regras de confidencialidade, comportamento, impedimentos e responsabilidades aplicáveis aos membros do Conselho, alinhado ao quanto previsto na Lei federal nº 6.404/76, no Estatuto Social da Concessionária e neste Acordo de Acionistas.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a proposta em análise apenas acrescenta a referência à Lei e ao Estatuto, cujos dispositivos são aplicados compulsoriamente. Por tal razão, o acréscimo proposto não foi incorporado à redação, já que não há qualquer prejuízo em manter a redação tal como exposta inicialmente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1564

80. Contrato, Capítulo III, Seção II (Do Poder Concedente) Sugerimos incluir previsão na Seção II, do Capítulo III, do Contrato, que trata dos deveres do Poder Concedente, que disponha acerca da obrigação do Poder Concedente em firmar com órgãos públicos, na qualidade de interveniente, todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da concessão, conforme redação prevista na minuta do Contrato referente às concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 3.2.9 já prevê a atribuição do Poder Concedente de “acompanhar e apoiar com os melhores esforços a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes”. O Poder Concedente poderá se desincumbir dessa atribuição através de diversas ferramentas. Assim, considerando a liberdade da atuação administrativa e a previsão em normas das competências de todos os entes envolvidos na operação aeroportuária, não se vislumbra imprescindível a previsão expressa da obrigação do Poder Concedente de celebrar convênios. Tampouco se faz necessária a listagem exaustiva dos entes envolvidos na operação aeroportuária com quem o Poder Concedente deveria firmar ajustes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1570

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.30. “Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.30. “Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser acordado com a ANAC para reapresentá-lo, de acordo com a complexidade das alterações.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja alterada a cláusula acima para que as partes de comum acordo estabeleçam a data para reapresentação do projeto básico, sendo considerada para estipulação do prazo a complexidade das alterações solicitadas pela ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o prazo a ser conferido pela ANAC para apresentação das adequações deverá considerar, no caso concreto, a

complexidade das alterações, sempre levando em conta o princípio da razoabilidade (art. 2º da Lei nº 9.784/99). Nesses termos, não se afigura adequado o estabelecimento de prazo único para todas as situações.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1573

85. Contrato, Subcláusula 5.4.8 A Subcláusula 5.4.8 do Contrato prevê como risco a ser suportado exclusivamente pela concessionária a situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para execução das obras. Sugerimos que o risco geológico de obras seja compartilhado entre a Concessionária e o Poder Concedente na forma do reequilíbrio econômico financeiro do contrato quando exceder ao custo e condições previstas, uma vez que os projetos deverão ser aprovados pela ANAC o que inclui pesquisas e sondagens de campo, bem como considerando também que tanto o aterro sobre a Baía da Guanabara quanto a existência de solo estocástico na região de Confins configuram riscos de grande magnitude que podem inviabilizar a consecução das obras obrigatórias do PEA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que caberá aos Proponentes realizarem seus próprios estudos e análises com relação aos riscos geológicos inerentes às concessões, tendo sido, inclusive, aberta a possibilidade de realização de visitas nos sítios aeroportuários, mediante agendamento com a Infraero. Destaca-se ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1575
Sugerimos a inclusão de uma subcláusula à cláusula 11.4, estabelecendo os limites e condições para a disponibilização não onerosa de espaço e tempo de mídias voltadas a veiculação de publicidade institucional de interesse público.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a proposta inverte a premissa adotada pelo Poder Público, de assegurar espaço para veiculação de mensagens de cunho institucional. Os contratos celebrados pela Concessionária com terceiros deverão se adaptar a esta premissa e, se for o caso, dispor sobre espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1580
Sugerimos a inclusão de uma cláusula no Capítulo XIII – Da Extinção da Concessão, conforme segue: “O valor devido pelo Poder Concedente à Concessionária a título de indenização pelo término da Concessão deverá ser atualizado monetariamente até o seu efetivo pagamento”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo da indenização devida à concessionária nos casos de extinção da concessão está disciplinado no Capítulo

XIII, em cada uma das seções que cuidam das hipóteses de extinção. O regramento do Edital está em consonância com o disposto na Lei nº 8.987/95 (arts. 35 a 39). O procedimento dependerá de cada causa de extinção e se curvará às disposições da Lei nº 8.987/95 e da Lei nº 9.784/99.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1583

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.30. “Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.30. “Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser acordado com a ANAC para reapresentá-lo, de acordo com a complexidade das alterações.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja alterada a cláusula acima para que as partes de comum acordo estabeleçam a data para reapresentação do projeto básico, sendo considerada para estipulação do prazo a complexidade das alterações solicitadas pela ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o prazo a ser conferido pela ANAC para apresentação das adequações deverá considerar, no caso concreto, a complexidade das alterações, sempre levando em conta o princípio da razoabilidade (art. 2º da Lei nº 9.784/99). Nesses termos, não se afigura adequado o estabelecimento de prazo único para todas as situações.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1609

Item 1.18 - Entendemos que o prazo de 05 (cinco) dias anteriores à data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1, aplica-se aos pedidos realizados por qualquer cidadão, sendo que é possibilitado aos licitantes apresentar suas impugnações ao Edital até 02 (dois) dias antes da data de início da sessão pública do leilão, conforme previsto no artigo 41, parágrafo 2º, da Lei federal nº 8.666/93. Dessa forma, sugerimos que o referido item seja alterado para refletir o que se encontra disposto em Lei.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a estipulação do prazo único de cinco dias úteis para a impugnação ao Edital considera a necessidade de, em razão da envergadura da licitação, conferir prazo razoável para que a área técnica aprecie as impugnações apresentadas. Ademais, a ausência de critérios objetivos para diferenciação da origem da impugnação (interessado e licitante, na nomenclatura da Lei nº 8.666/93) autoriza a previsão do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1615

O item 2.8.2 estabelece que a Data de Eficácia do Contrato de Concessão terá como condição suspensiva a ciência pela Concessionária da emissão pela ANAC da Ordem de Serviço da Fase I, a ser expedida em até 30 dias a contar da publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União. A esse respeito, o Contrato de Concessão no contexto dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos, Viracopos e Brasília definia como condição suspensiva a emissão pela ANAC da Ordem de Serviço da Fase I, a ser expedida em até 30 dias a contar da publicação do extrato do Contrato no Diário

Oficial da União. Assim, percebe-se que foi alterada a condição suspensiva, da emissão da Ordem de Serviço para a ciência de tal emissão. Por se tratar a Ordem de Serviço de um documento interno, não publicado, pede-se esclarecer o motivo de tal alteração.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a motivação da alteração do dispositivo repousa na necessidade de ciência invidiosa, pela Concessionária, quanto à emissão da Ordem de Serviço.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1620

No Contrato de Concessão firmado no âmbito da concessão dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos, Viracopos e Brasília, dentre os direitos e deveres do Poder Concedente, constava na cláusula 3.2.11 a obrigação de firmar com órgãos públicos, na qualidade de interveniente, todos os convênios e parcerias necessários para a execução do objeto da presente Concessão. A presente minuta do Contrato de Concessão removeu esta obrigação do Poder Concedente. Tendo em vista que é interesse público viabilizar o cumprimento do objeto da presente Concessão e que, nos limites definidos em lei, deve o Poder Público colaborar para que a Concessionária cumpra seus objetivos, sugere-se que seja mantido o dever do Poder Público (leia-se, ANAC e SAC) em firmar com órgãos públicos, na qualidade de interveniente, todos os convênios e parcerias necessários para a execução do objeto da presente Concessão. Sem o compromisso de colaboração por parte do Poder Público, o conseqüente risco de eventuais complicações negociais com órgãos como Polícia Federal ou ANVISA poderia acarretar a inviabilidade da execução do projeto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 3.2.9 já prevê a atribuição

do Poder Concedente de “acompanhar e apoiar com os melhores esforços a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes”. O Poder Concedente poderá se desincumbir dessa atribuição através de diversas ferramentas. Assim, considerando a liberdade da atuação administrativa e a previsão em normas das competências de todos os entes envolvidos na operação aeroportuária, não se vislumbra imprescindível a previsão expressa da obrigação do Poder Concedente de celebrar convênios. Tampouco se faz necessária a listagem exaustiva dos entes envolvidos na operação aeroportuária com quem o Poder Concedente deveria firmar ajustes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1635

Sugerimos a inclusão de uma cláusula no Capítulo XIII – Da Extinção da Concessão que estabeleça os mecanismos, procedimentos e cálculos da indenização nas diferentes hipóteses de término do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo da indenização devida à concessionária nos casos de extinção da concessão está disciplinado no Capítulo XIII, em cada uma das seções que cuidam das hipóteses de extinção. O regramento do Edital está em consonância com o disposto na Lei nº 8.987/95 (arts. 35 a 39). O procedimento dependerá de cada causa de extinção e se curvará às disposições da Lei nº 8.987/95 e da Lei nº 9.784/99.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1638

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos:” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.73. “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos, sempre observado o procedimento previsto nas cláusulas 8.10 e 8.11 deste Contrato:” JUSTIFICATIVA Considerando que as hipóteses de execução da garantia se relacionam a inadimplementos contratuais pela concessionária e que qualquer aplicação de penalidade será precedida de processo administrativo garantido a ampla defesa e o contraditório, esta alteração visa deixar claro que a execução da garantia somente poderá ocorrer após o mencionado procedimento previsto no Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o procedimento para execução de garantias não se confunde com o procedimento para aplicação de penalidades. Vincular o dispositivo aos itens mencionados na proposta seria restringir o âmbito de abrangência das hipóteses de utilização da Garantia de Execução Contratual aos casos da Seção V do Capítulo VIII do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1639

Item 1.29 - Entendemos que qualquer modificação no edital deverá ser reaberto o prazo inicialmente estabelecido, conforme estabelece o parágrafo 4º, do artigo 21 da Lei nº. 8.666, de 1993. Dessa forma, sugerimos que a redação do referido item seja revista para fazer constar o seguinte texto: “1.29. Qualquer alteração no Edital será

divulgada no Diário Oficial da União e no sítio www.anac.gov.br, reabrindo-se o prazo inicialmente estabelecido, salvo se, inquestionavelmente, a alteração não afetar a formulação das propostas.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, caso seja necessário realizar modificações nas condições de formulação das propostas, promoverá a reabertura dos prazos estabelecidos no Edital, nos termos do artigo 21 da Lei 8666, de 1993.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1641

Sugerimos que esta cláusula seja alterada para eliminar o seguinte texto: “a critério do Poder Concedente”, para adequá-la ao texto da Cláusula 13.14 e assegurar que os financiadores terão o direito de receber o pagamento diretamente do Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece sua contribuição e informa que foi mantida a redação, uma vez que, na hipótese de caducidade, é a concessionária quem dá causa à extinção antecipada do contrato, por isso fica a critério exclusivo do poder concedente a escolha da forma do pagamento da indenização, no caso concreto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1656

Item 4.16 – Entendemos que o prazo mínimo de 01 (um) ano da Garantia da Proposta, a contar da data da Sessão Pública do Leilão, se expira no dia de igual número ao de início, ou imediato, se faltar exata correspondência, conforme estabelece o parágrafo 3º. do artigo 132 do Código Civil. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, observadas as condições de prorrogação previstas no item 4.16 do Edital, o entendimento está correto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1660

Item 4.18 – Entendemos que em qualquer hipótese, a Garantia da Proposta somente poderá ser executada pela ANAC, mediante prévia notificação à Proponente inadimplente e, desde que, seja assegurado a esta, o direito ao contraditório e a ampla defesa. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as hipóteses de execução da Garantia de Proposta encontram-se descritas no Edital e que, para estas hipóteses, será assegurado o contraditório e ampla defesa, a qual se dará a partir da notificação pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1662

Item 4.18.2 - Entendemos que no caso de apresentação dos documentos de habilitação em desconformidade com o Edital, não há que se falar em execução da Garantia da Proposta, mas sim em inabilitação da Proponente, nos termos do item 5.28 do referido Edital. E, dessa forma, solicitamos a alteração do referido Item da Minuta do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1664

Item 4.18.3 - Entendemos que no caso de apresentação de proposta econômica que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital, esta não será classificada conforme estabelece o item 5.11 da referida Minuta de Edital e, portanto, não há que se falar em execução da garantia da proposta. Desta feita, solicitamos a alteração do mencionado Item da Minuta de Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que os proponentes apresentem suas propostas econômicas em conformidade com a legislação e com as disposições do edital, eis que posterior desclassificação da proposta declarada vencedora na sessão pública do leilão traria prejuízos inestimáveis ao certame. Frise-se que as exigências relativas à proposta econômica são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Ressalte-se, por fim, que o Edital prevê a execução da garantia da proposta, em tal caso, exclusivamente para o Proponente declarado vencedor.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1681

O item contratual, alínea (d) estabelece uma multa máxima de 50 URTA por ocorrência, pela não obtenção do padrão estabelecido para o mesmo Indicador de Qualidade de Serviço por 2 períodos consecutivos ou alternados em um prazo de 5 anos; Entendemos que a Concessionária deveria ser penalizada, se for o caso, somente pelo decréscimo proporcionado pelo fator Q (que inclui o aumento das reduções tarifárias por falha persistente no serviço) aplicado ao reajuste tarifário, conforme fórmula prevista no Contrato de Concessão. Assim, sugere-se retirar o exposto na alínea (d) como passível de aplicação das multas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são distintas a influência do fator de qualidade do serviço no reajuste tarifário (Fator Q) e a aplicação de sanção em decorrência da não obtenção do padrão para o mesmo Indicador de Qualidade de Serviço (IQS). A tarifa remunera o serviço e deve guardar correspondência com a sua qualidade. Assim, a influência do fator Q no reajuste tarifário não se figura como

sanção, mas como mera adequação do valor da tarifa ao custo do serviço. Por outro lado, a não obtenção do padrão estabelecido para o mesmo IQS por dois períodos consecutivos, ou alternados no prazo de 5 anos, demonstra o descumprimento pela Concessionária das cláusulas 3.1.12 e 3.1.13 (item 3.1.11 da redação do Contrato de Concessão publicado no dia 03 de outubro de 2013) do Contrato, o que enseja a aplicação das penalidades contratuais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1682

Item 8.12 - Entendemos que quaisquer medidas impostas pela Poder Concedente serão precedidas de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as medidas acautelatórias figuram como ferramenta adequada para situações excepcionais de urgência, visando a evitar o dano ou mitigar os seus efeitos. Nesse sentido, não há tempo hábil para, antes da adoção da medida, oportunizar à Concessionária o direito à ampla defesa e ao contraditório. Nas suas ações a ANAC observará os ditames da Lei 9784/99 e os princípios constitucionais aplicáveis.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1689

Item 12.1 - Entendemos que qualquer medida imposta pela Poder Concedente será precedida e não posteriormente, de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o instituto da intervenção não figura como sanção ou como causa de extinção da concessão. A medida é excepcional e depende da expedição de decreto do Poder Concedente. No prazo de trinta dias, o Poder Concedente deve instaurar procedimento para comprovar as causas da medida e apurar responsabilidades. A previsão da minuta contratual está em consonância com o disposto no art. 32 da Lei nº 8.987/95 e não afronta o princípio da ampla defesa e do contraditório.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1691

Item 13.13. Entendemos que a ANAC somente poderá retomar a Concessão após efetivar o prévio pagamento de indenização à Concessionária nos termos do art. 37 da Lei 8987/95

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o disposto na cláusula 13.13 está em conformidade com o disposto no art. 37 da Lei n. 8.987/95, o qual regulamenta a

extinção da concessão por encampação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1692

Item 13.25 – Entendemos que o Contrato de Concessão poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais do Poder Concedente, mediante medida judicial, administrativa ou arbitral especialmente intentada para esse fim. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a rescisão do contrato por iniciativa da Concessionária está disciplinada na cláusula 13.25 a 13.27 e está em conformidade com o disposto no art. 39 da Lei n. 8.987/95, o qual estabelece necessidade de ação judicial especialmente intentada para este fim.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1693

3.1.22. O "Relatório 3 – Estudos Ambientais" aponta que a validade da LO nº FE014723 expirará em 26 de agosto de 2013. Para que a vigência de uma Licença de Operação seja prorrogada até a manifestação final do órgão ambiental, no entanto, é necessário que o respectivo pedido de renovação seja apresentado ao órgão ambiental até 120 (cento e vinte) dias antes do término da validade, (no caso da LO nº FE014723, até 26 de abril de 2013). Pedimos, por favor, que confirmem que, no

caso do pedido de renovação ter sido apresentado fora do prazo legal, o Poder Concedente será responsável por remediar essa situação, assumindo os eventuais riscos decorrentes da irregularidade ambiental, até que a Concessionária assuma a operação do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme alocação de riscos disposta no Contrato, atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, constituem risco do Poder Concedente. A obtenção de licenças emitidas por órgãos estaduais ou municipais tem o risco atribuído à Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1694

Item 13.26 – Entendemos que a Concessionária poderá se desvincular das obrigações assumidas no Contrato, após as decisões finais em sede judicial, administrativa ou arbitral que decretar a rescisão do Contrato. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a rescisão do contrato por iniciativa da Concessionária está disciplinada na cláusula 13.25 a 13.27 e está em conformidade com o disposto no art. 39 da Lei n. 8.987/95, o qual estabelece necessidade de ação judicial especialmente intentada para este fim.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1697

Item 3.1.55. Não obstante os contratos de cessão de espaço comercial que serão firmados pela futura Concessionária venham a ser regidos pelo Direito Privado, entende-se, em linha com o descrito na página 9ff do Relatório de Due Diligence Contratual, mantidos todos os direitos e obrigações, incluindo, mas não se limitando às atuais regras de rescisão e eventual indenização dos atuais contratos de cessão de espaços firmados pela Infraero, os quais serão sub-rogados pela Concessionária. O nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 3.1.55 do Contrato deve ser lido conjuntamente com o item 2.22.4, ambos da minuta de Contrato disponibilizada em Audiência (itens 3.1.57 e 2.22.4, respectivamente, da minuta de Contrato parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013). Com a sub-rogação dos contratos de cessão de espaço, a Concessionária torna-se responsável por eventuais indenizações devidas aos cessionários, quando a causa da indenização lhe for imputada, observado o contrato de cessão de espaço e as normas de Direito Civil. A ANAC informa ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não são objeto de esclarecimentos na presente Audiência Pública e nem vinculam os Proponentes na elaboração de suas propostas, como salienta os itens 1.32 e 1.33 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1706

Sugerimos a inclusão de subcláusula à Cláusula 11.1.5, dispondo sobre o dever do

Poder Concedente de indenizar os terceiros contratados pelo Concessionário em razão de uma extinção antecipada do Contrato de Concessão sem culpa do Concessionário, que importe, por consequência, na rescisão dos contratos com terceiros.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1713

O Contrato determina que a Concessionária somente será imitada na posse das áreas sujeitas a futuras desapropriações iniciadas após a assinatura do Contrato por meio da celebração de um aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e Permissão do Uso de Ativos. Contudo, a Concessionária poderá necessitar ser imitada na posse dessas áreas durante procedimentos de desapropriação para fins de cumprimento de exigências legais. Nesse sentido, sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte, a fim de esclarecer a questão: “2.4.1 A Concessionária poderá pleitear e ser imitada provisoriamente na posse das áreas referidas no item 2.4 acima no âmbito dos procedimentos de desapropriação extrajudicial ou judicial que venha a promover nos termos do item 3.1.40. No entanto, a posse da Concessionária somente surtirá efeitos para fins do presente Contrato mediante a celebração do aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos a que faz referência o item 2.4.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, considerando que a Concessionária será responsável por promover as desapropriações e desocupações,

poderá adotar as medidas processuais cabíveis para resguardar seu efeito prático. Para a produção de efeitos no Contrato, por sua vez, a imissão na posse das referidas áreas deverá ser formalizada por meio de um termo aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e permissão de uso de ativos. Desse modo, não se faz necessária a inclusão sugerida.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1719

A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “3.2.10.1 – por meio da autorização de que trata o item 3.2.10 acima, o Poder Concedente também garantirá à Concessionária o direito: (i) de ser imitada na posse de referidas áreas e bens em nome próprio; e (ii) reclamar sua imissão na posse contra terceiros ou ocupantes.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os itens 2.3 a 2.5 do Contrato já garantem à Concessionária a posse da área indicada no PEA, dispondo expressamente acerca da sua transferência à Concessionária, bem como sobre a responsabilidade pela desocupação das áreas em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato. Destaque-se, ainda, que o item 3.1.52 do Contrato estabelece, entre os direitos e deveres da Concessionária, o de manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros. Adicionalmente, tem-se que a exploração do Complexo Aeroportuário se situa dentro

do objeto da concessão, nos termos do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1727

Entendemos que ocorrência de eventos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis deveriam estar inseridas nos riscos do Poder Concedente. Assim, solicitamos que a redação do item 5.2.8 do Contrato contenha esta previsão, com o a sugestão do seguinte texto: “5.2.8. ocorrência de fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis ou de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, nos termos da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), inclusive com a obrigação de contratação e manutenção de seguros. Conforme disposto no Capítulo V da minuta de Contrato, por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Portanto, conforme previsão contratual, a Concessionária deverá contratar os seguros existentes e precificá-los em sua proposta econômica. No tocante aos eventos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, tem-se que estes já se encontram distribuídos ao longo de todo o CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DE RISCOS. O Contrato, ademais, estabelece que fora das hipóteses expressamente alocadas ao Poder Concedente, o risco seja assumido integral e exclusivamente pela

Concessionária, em conformidade com o art. 2º, inciso II, da Lei 8987/95.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1730

Entendemos que para fins do disposto na cláusula 5.2.15, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento mostra-se correto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1757

A Cláusula 3.1.44 prevê a obrigação da Concessionária de apresentar documentação fiscal ao Poder Concedente, mas não faz qualquer menção à eventual impossibilidade de sua entrega nas situações em que esta documentação se encontrar em poder do Fisco. Diante disso, sugerimos a inclusão de nova subcláusula nos seguintes termos: "3.1.44.5 A não apresentação ou entrega da documentação listada nos itens 3.1.44.1 até 3.1.44.4 não deve ser interpretada como descumprimento das previsões deste Contrato, caso tal documentação se encontre de posse das autoridades fiscais ou

seja de alguma forma obrigatória ou indispensável à uma fiscalização em curso.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o dever de apresentação de documentos relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária está previsto na Legislação. A impossibilidade de apresentação de qualquer documentação exigida deve ser analisada no caso concreto para o enquadramento contratual adequado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1759

Alterar a redação do item 6.10 de modo a indicar que o grupo controlador assinará apenas o Anexo 1 do Contrato, em conformidade com os demais documentos que integram as minutas do Edital e do Contrato. A redação do item 6.10 ficaria da seguinte forma: “Cumpridas as exigências dos itens anteriores, a Concessionária, a INFRAERO e o Acionista Privado serão convocados a assinar o Contrato referente ao correspondente Aeroporto, o Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos, conforme definido no Anexo 25 – Minuta do Contrato de Concessão, enquanto o grupo controlador do Acionista Privado será convocado a assinar o Termo de Compromisso sobre as Obrigações do Grupo Controlador, que consiste no Anexo 1 do Contrato de Concessão.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o detalhamento do item questionado não se faz necessário. Cada um dos convocados assinará os documentos que lhe forem pertinentes, considerada a natureza de cada um dos Anexos ao Contrato. O Anexo 1, por exemplo, será firmado somente pelos acionistas do grupo controlador. O Anexo 7, por sua vez, também a título de exemplo, exige

apenas a assinatura da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1762

Alterar o item 4.5 do Anexo 21 para esclarecer que a restrição é direcionada à Infraero, que não poderá assumir o controle da Concessionária, e não ao Acionista Privado, que, em determinadas situações, poderá alienar sua participação na Concessionária. Além disso, a redação atual ocasiona uma contradição com a previsão do item 4.4. Com isso, sugere-se a seguinte redação: "A INFRAERO não poderá assumir a titularidade do controle da Concessionária."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o disposto no item 4.5 do Acordo de Acionistas (Anexo 21 ao Edital publicado em 02 de outubro de 2013) é explícito ao definir que o Acionista Privado deve manter o controle da Concessionária. Além disso, a interpretação do dispositivo mencionado deve ser conjugada com as definições previstas na Seção I do Capítulo I de citado Edital. Assim, o Acionista Privado está definido como "1.1.1. Acionista Privado: sociedade de propósito específico, constituída na forma de sociedade por ações pela Proponente vencedora da Concessão de cada Aeroporto, de acordo com as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, para deter o controle da Concessionária e celebrar o Acordo de Acionistas com a Infraero" não se justificando a substituição do termo empregado na forma proposta. Não se vislumbra a contradição com o disposto no item 4.4 de mesmo Anexo 21.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1763

Alterar o item 7.1 do Anexo 21 do Edital para condicionar os direitos da INFRAERO a determinadas situações fáticas com o intuito de preservar as condições negociais atuais e evitar que as mesmas sejam indevidamente cedidas a terceiros. O item 7.1 ficaria com a seguinte redação: “7.1 Este Acordo tornar-se-á eficaz na data de sua assinatura e permanecerá eficaz até que a Infraero, diretamente, ou a União Federal, indiretamente, ou o Acionista Privado deixem de ser proprietários das Ações ou na hipótese de não ser celebrado o Contrato de Concessão.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação proposta não aparenta alteração de sentido, razão pela qual entende-se que a redação do item 7.1 está adequada e clara quanto a sua abrangência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1767

Alteração da redação do item 3.1.73 de modo a contemplar a prévia notificação da Concessionária no caso de utilização da Garantia de Execução Contratual, bem como assegurar a garantia do exercício do contraditório e da ampla defesa, com apresentação de defesa prévia no prazo de 5 (cinco) dias, em conformidade com os incisos LIV e LV do artigo 5º da Constituição Federal. O item ficaria com a seguinte redação: “A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos, assegurada a defesa prévia em 5 (cinco) dias:”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o procedimento para execução de

garantias não se confunde com o procedimento para aplicação de penalidades e observará procedimento próprio, sempre assegurado o contraditório e ampla defesa, quando cabível.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1777

Em relação ao item 2.1 do Anexo 21 do Edital, sugerimos alterar a redação do item, que confunde liquidação com dissolução, esclarecendo que a dissolução da Concessionária ocorrerá de pleno direito com a extinção do Contrato de Concessão e nas hipóteses do art. 206 da Lei nº 6.404/76.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o texto foi mantido, uma vez que as hipóteses previstas nas alíneas "a", "b" e "c" do item 2.1 do Anexo 21 do Edital se referem à determinação do momento e correspondentes providências necessárias para a liquidação, nos termos do que prevê a Lei 6.404/76, especialmente em seu artigo 207.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1778

Em relação ao item 5.1 do Anexo 21 do Edital, sugerimos alterar o subitem iii, para que fique claro que cabe ao Acionista Privado eleger a maioria dos membros do Conselho de Administração, com relação à soma dos membros indicados por todos

os demais (INFRAERO e empregados). Assim, o mencionado subitem passaria a ter a seguinte redação: "iii. em qualquer hipótese, deve ser assegurado ao Acionista Privado a eleição da maioria dos membros do Conselho de Administração, considerando a soma dos membros indicados pela INFRAERO e pelos empregados."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o objetivo pretendido com a sugestão efetuada já se encontra atendido pela redação original, razão pela qual o texto não foi alterado. A regra é absolutamente clara no sentido de garantir "em qualquer hipótese" a eleição pelo Acionista Privado da maioria dos membros do Conselho.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1779

Em relação ao item 5.3 do Anexo 21 do Edital, sugerimos alterar a redação do subitem c, para ajustá-lo à nova redação do item 2.1, de modo a que contemple a dissolução da Concessionária, e não sua liquidação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, uma vez não acatada a alteração sugerida ao item 2.1 do Anexo 21 do Edital, não se fez cabível a alteração do item 5.3.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1783

Sugerimos inserir previsão acerca das hipóteses em que haverá a dissolução de pleno direito da Concessionária, conforme o art. 206 da Lei nº 6.404/76.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a ausência de referência ao art. 206 da Lei nº 6.404/67 não traz qualquer prejuízo à Concessionária e à execução do ajuste. O dispositivo legal incide independentemente de previsão no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1793

Sugerimos alterar a redação do item 5.4.25 da seguinte maneira: "5.4.25. Quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão, que não estejam expressamente previstos no item 5.2 e os que não sejam de responsabilidade do Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos foram objetivamente alocados no Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, levando-se em consideração as obrigações e responsabilidades das partes, bem como sua aptidão para controle e gerenciamento dos riscos distribuídos. Nos termos do item 5.3 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013), ademais, tem-se que, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1794

Em relação à cláusula 5.4.13, como o Direito Brasileiro não acolhe a responsabilização por dano indireto, não nos parece cabível que a Concessionária tenha entre seus riscos responder por danos dessa natureza. Assim, a redação da Cláusula ficaria da seguinte maneira: “5.4.13 prejuízos a terceiros, causados diretamente pela Concessionária ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, em decorrência de obras ou da prestação de Serviços;”

RESPOSTA DA ANAC:

ANAC agradece sua contribuição e informa que, conforme o art. 37, § 6º, da Constituição Federal, a prestadora de serviço público responde objetivamente pelos danos causados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1798

Em relação à cláusula 11.4, a venda de espaços e tempo de mídia de publicidade pode se constituir em uma importante Receita Não Tarifária da Concessionária. A fim de que a Concessionária consiga vislumbrar o impacto da cessão desses espaços para publicidade do Poder Concedente, sugerimos que a ANAC já defina na minuta do Contrato de Concessão em anexo ao Edital os espaços e tempos de mídia que a Concessionária deverá disponibilizar ao Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a proposta inverte a premissa adotada pelo Poder Público, de assegurar espaço para veiculação de mensagens de cunho institucional. Os contratos celebrados pela Concessionária com terceiros deverão se adaptar a esta premissa e, se for o caso, dispor sobre espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1815

Cláusula 11.1: A prática da gestão dos contratos de concessão que têm por natureza a necessidade de constante modernização mediante a manutenção de um fluxo de investimentos mesmo na proximidade do término do prazo da concessão, bem como a necessidade de se garantir a continuidade e a eficiência da prestação dos serviços mesmo durante os períodos de transição entre concessionários, tem demonstrado os benefícios da autorização, pelo Poder Concedente, de celebração de alguns contratos estratégicos ou contratos que importem na incorporação de serviços de valor adicionado à operação aeroportuária e no sitio aeroportuário (comércio, estacionamentos, empreendimentos imobiliários e hoteleiros, por exemplo) por períodos superiores ao prazo da concessão. Esse, inclusive, é um procedimento que vem sendo adotado com certa regularidade no setor de telecomunicações, o que inclui contratos com lojas, call centers, locações e arrendamentos de imóveis e empreendimentos imobiliários, etc.. O art. 94 da Lei 9.472 permite o emprego de bens e serviços ofertados ou prestados por terceiros no âmbito das concessões do Serviço Telefônico Fixo Comutado (“STFC”), nos limites estabelecidos pela Agência Nacional de Telecomunicações (“ANATEL”). Em linha com este dispositivo, a ANATEL disciplinou a contratação de bens e serviços de terceiros por meio da Resolução 447/2006 (Regulamento de Controle de Bens Reversíveis). A regulamentação não veda a celebração de contratos nessas condições em prazo superior ao estabelecido nos contratos de concessão de STFC. No entanto, exige-se (art. 12): (i) anuência

prévia da ANATEL para sua celebração, modificação ou rescisão; e (ii) que o contrato contenha cláusula de sub-rogação em favor da ANATEL, em caso de extinção da concessão, bem como nova sub-rogação a terceiros – em caso de nova outorga. Diante disso, sugerimos a alteração da cláusula 11.1.1 para permitir a possibilidade de que contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros, desde que previamente autorizados pela ANAC e desde que comprovado seu caráter benéfico à concessão, possam ser celebrados por período que extrapole o prazo da concessão, com sub-rogação dos mesmos em favor da ANAC (enquanto representante da União no contrato).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o dispositivo será alterado para permitir que a Concessionária firme contratos com terceiros, que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, por prazo que ultrapasse o do contrato de concessão, exclusivamente nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para a garantir viabilidade econômica do empreendimento, mediante anuência da INFRAERO e prévia autorização da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, ouvida a ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1825

Com base no princípio do non bis in idem sugerimos a inclusão de subcláusula na Cláusula 8.4 do Contrato de Concessão no sentido de que cada evento ou ocorrência possa ensejar uma única penalidade ao Concessionário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, nos termos do item 8.3 do Contrato, a multa poderá ter aplicação cumulativa com as demais sanções previstas no Contrato. No tocante ao item 8.4 especificamente, tem-se que cada um dos

eventos ou ocorrências ali previstos constitui uma infração autônoma, posto que relativos ao descumprimento ou atraso no cumprimento de obrigações distintas. A possibilidade de capitulação de uma conduta em diversas infrações deverá ser solucionada mediante aplicação, no caso concreto, dos critérios de especialidade, subsidiariedade e absorção ou consunção, não se afastando, todavia, a possibilidade de conduta pluriofensiva, que enseja a caracterização de mais de uma infração.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1829

Sugerimos a exclusão da cláusula 3.1.69 do Contrato de Concessão. Alternativamente, sugerimos que esta cláusula seja alterada, conforme segue: "3.1.69. Caso a ANAC execute a garantia contratual por um valor que exceda a x% do valor total da garantia, a Concessionária deverá, no prazo de 30 dias contados do término de cada ano fiscal, restabelecer o valor total da garantia nos termos estabelecidos na cláusula 3.1.68".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o disposto no item em comento não carece de alteração pois assegura a observância de preceito legal que determina a manutenção das garantias para execução do Contrato durante toda sua vigência.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1830

Sugerimos a alteração da cláusula 5.2.7 nos seguintes termos: “5.2.7. mudança na legislação e regulamentação brasileira ou internacional, incluindo qualquer modificação na legislação tributária que aumente os custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda, observado o disposto no artigo 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/95;” Adicionalmente, é importante mencionar que a expressão “Impostos sobre a Renda”, ainda que decorra da legislação citada acima, não é clara no que se refere a quais seriam os tributos efetivamente abrangidos em tal conceito. Por essa razão, sugerimos que seja incluída uma definição de “Impostos sobre a Renda” no item 1.1, indicando expressamente que se referem ao Imposto de Renda Pessoa Jurídica e à Contribuição sobre o Lucro Líquido, se for o caso.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 5.2.7 da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) se mostra em consonância com o disposto no art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987/95, que estabelece que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso", cabendo apontar, adicionalmente, que a revisão extraordinária, no caso, deverá observar as disposições específicas da Seção III do CAPÍTULO VI da Minuta de Contrato, inclusive no tocante às formas de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Cumprе esclarecer, ademais, que a expressão "Impostos sobre a Renda", empregada tanto na minuta de Contrato como na legislação supramencionada, abarca o Imposto de Renda e todos os demais tributos incidentes sobre a renda ou lucro, a exemplo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1832

Sugerimos a alteração da Cláusula 16.5 da seguinte forma: Cláusula 16.5 - As partes se comprometem a submeter quaisquer litígios, controvérsias ou discordâncias relativas ao presente contrato ao procedimento de mediação segundo as regras de ADR da Câmara de Comércio Internacional – CCI. Caso a disputa não seja resolvida de acordo com referidas regras em até 45 (quarenta e cinco) dias após o Requerimento de Mediação, referidos litígios, controvérsias ou discordâncias serão definitivamente resolvidos por arbitragem, de acordo com o Regulamento de Arbitragem da CCI (doravante simplesmente denominado “Regulamento de Arbitragem”), nos termos abaixo definidos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a cláusula compromissória arbitral constante do item 16.5 e seguintes da minuta de Contrato é restrita às questões relativas às indenizações eventualmente devidas quando da extinção do presente Contrato, incidindo, assim, exclusivamente sobre direitos patrimoniais decorrentes da extinção do Contrato. Adicionalmente, tem-se que a arbitragem, como forma de resolução de conflitos, apresenta o atributo de imparcialidade no julgamento, o que dispensa, em princípio, a obrigatoriedade de prévio procedimento de mediação. Em relação ao procedimento previsto no Contrato de Concessão, a mesma cláusula estabelece como aplicável o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional - CCI, observadas as demais disposições do contrato e da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1841

Em relação ao item 4.18 do Edital, sugere-se inserir o prazo mínimo de antecedência de 15 (quinze) dias para a notificação da Proponente na execução da Garantia da

Proposta, além da expressa menção à garantia do exercício do contraditório e da ampla defesa, em consonância com os incisos LIV e LV do artigo 5º da Constituição Federal. Dessa forma, a redação do item ficaria da seguinte forma: “4.18. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação do Proponente, no prazo de 15 (quinze) dias, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, assegurado o direito ao contraditório e ampla defesa, nas seguintes hipóteses:”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a ampla defesa e contraditório já são assegurados no curso do procedimento licitatório. Destaca-se ainda que a notificação da Proponente se faz para que se cumpram as formalidades necessárias ao pagamento em benefício do Segurado, após a constatação do descumprimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1842

Sugere-se a alteração do item 4.18.1 para adequar a proporcionalidade entre a penalidade e o valor executado da garantia, de acordo com a seguinte redação: "4.18.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, na qual a execução da Garantia da Proposta será proporcional à penalidade aplicada;"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a execução da Garantia de Proposta não se confunde com aplicação de penalidade. Não é adequada a estipulação de proporcionalidade na execução da garantia a qual deverá cobrir os eventos específicos previamente definidos no Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1843

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente EVENTOS DE FORÇA MAIOR OU CASO FORTUITO Proposta: Serão riscos assumidos pelo Poder Concedente (itens 5.2.8 e 5.4.22 do Contrato), exceto quando sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da atualização anual dos seguros (item 3.1.58 do Contrato) (e não na data da ocorrência) Justificativa: o mercado segurador é cíclico em termos de disponibilidade de coberturas e limites. Em momentos de perdas catastróficas as seguradoras/resseguradores tendem a restringir coberturas. Na contratação e/ou renovação dos seguros a SPE faz um levantamento junto as seguradoras, identificando as coberturas e limites disponíveis para o seu programa de seguros. Este trabalho se repete na renovação do seguro, logo, entendemos ser inviável que a SPE fique constantemente contatando seguradoras/resseguradores para saber se existe alguma nova cobertura e/ou limite. Assim sendo a cláusula deve ser atrelada a contratação e/ou renovação dos seguros.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Concessionária é responsável por todas as falhas e omissões decorrentes da contratação de seguros por ela realizada, sem prejuízo do cumprimento das obrigações previstas na subseção IX da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013). Nesse sentido, a Concessionária deverá sempre manter a atualidade dos seguros contratados, devendo responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1844

Sugere-se alterar o item 4.18.7 com o intuito de impedir a cobrança de valores que extrapolem o valor da garantia. O item ficaria com a seguinte redação: “4.18.7. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC, em virtude de sua participação no Leilão, da data da apresentação da Garantia de Proposta até o prazo previsto no item 4.21 e até o limite do valor da Garantia de Proposta, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades;”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que não há base legal para que exonere previamente as Proponentes de multas, penalidades e indenizações, como proposto no texto sugerido. Uma vez estipulada a exigência de multas e penalidades, bem como a ocorrência de fatos que dêem ensejo a indenização, a ANAC não poderá renunciar à sua cobrança. Nesse caso, é necessário que se preveja a responsabilidade das Proponentes pelo valor que exceder ao valor previsto como garantia.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1852

Sugere-se a alteração do item 2.1.a do Anexo 21 do Edital (modelo do acordo de acionistas) para que o prazo para início da liquidação da Concessionária seja de 90 (noventa) dias, como nas alíneas abaixo do mesmo item. A redação do item ficaria da seguinte forma: “2.1. (...) a. uma vez terminado o Contrato de Concessão por advento de termo contratual (que não seja o resultado de um evento de Extinção da Concessão por Fato do Acionista Privado ou de Extinção da Concessão por Fato do Poder Concedente), tanto a INFRAERO quanto o Acionista Privado poderão,

mediante notificação com antecedência mínima de 90 (noventa) dias, determinar a liquidação da Concessionária, após o que as Partes tomarão todas as providências necessárias para efetivar tal liquidação imediatamente;"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o prazo de antecedência mínima de 24 meses, conforme consta no item mencionado, é um prazo superior ao dos demais itens mencionados porque decorrente do advento do termo contratual que possui alto grau de previsibilidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1864

Sugere-se a inclusão de mais um subitem (13.13.4) no item 13.13 da minuta do Contrato para incluir a previsão de pagamento de lucros cessantes na composição da indenização devida em caso de encampação. A redação do item ficaria da seguinte forma: "13.13. Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento das seguintes parcelas: (...) 13.13.4. indenização dos lucros cessantes da Concessionária."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o disposto na cláusula 13.13 está em conformidade com o disposto no art. 37 da Lei n. 8.987/95, o qual regulamenta a extinção da concessão por encampação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1879

Item 5.2.11 Entendemos que os atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações compreendem aqueles eventualmente decorrentes da Ação Civil Pública nº 0014551-80.2011.4.01.3800, em trâmite perante a 19ª Vara Federal da Seção Judiciária de Minas Gerais. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o atraso decorrente da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações deverá ser verificado no caso concreto, inclusive no tocante à responsabilidade pelo fato ensejador da sua não obtenção .

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1905

1.Item 4.18.2. da minuta do edital A execução da Garantia da Proposta quando da apresentação, pela Proponente, dos documentos de habilitação em desconformidade com o estabelecimento do Edital, mostra-se excessiva. A inabilitação da Proponente já se mostra suficiente e razoável diante da apresentação da documentação desconforme. A execução da Garantia da Proposta nessas circunstâncias opera como verdadeira sanção em face de ato lícito praticado pela Proponente. Recomenda-se que a Garantia da Proposta não seja executada no evento de inabilitação da Proponente. 2.Item 4.18.3 da minuta do edital A execução da Garantia da Proposta quando da apresentação, pela Proponente, de proposta econômica que

não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital mostra-se excessiva. A desclassificação da Proponente já se mostra suficiente e razoável diante da apresentação de proposta econômica em desacordo com as exigências. A execução da Garantia da Proposta nessas circunstâncias opera como verdadeira sanção em face de ato lícito praticado pela Proponente. Recomenda-se que a Garantia da Proposta não seja executada no evento de desclassificação da Proponente por apresentação de proposta econômica em desacordo com as exigências.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1531

65. Contrato, Capítulo II, Seção VII (Das Obras do Poder Público) Sugerimos incluir previsão na Seção VI, do Capítulo II, do Contrato, que trata das obras do Poder Público, que disponha acerca (i) da possibilidade da Concessionária, a seu critério e a qualquer tempo, requerer à INFRAERO a sub-rogação nos contratos celebrados por

tal empresa pública, podendo a Concessionária decidir sobre a manutenção, revisão ou término dos contratos sub-rogados; e (ii) da possibilidade da Concessionária, caso a INFRAERO não celebre os contratos sob sua responsabilidade, contratar a obra ou serviço listado no Anexo 3 – Obras do Poder Público no mercado. Essa sugestão decorre da falta de cláusulas no contrato que garantam à Concessionária adequação dessas obras com seu Master Plan, o que pode acarretar um custo dobrado (do Poder Concedente e da Concessionária) à medida que ajustes forem necessários. Além disso, a previsão constava na minuta do Contrato referente às concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília e mostra-se razoável e pertinente para a implantação dos empreendimentos. Ademais, solicitamos a divulgação de informações detalhadas dos contratos das obras contratadas, em andamento, e seu avanço físico e financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, foi alterado de modo a contemplar a possibilidade de sub-rogação pela Concessionária das Obras do Poder Público.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eder Sá Alves Campos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1148

O Aeroporto de Confins é um equipamento central na estratégia de desenvolvimento do Vetor Norte de Belo Horizonte. Há muitos anos existe um movimento do empresariado com significativos investimentos na área, sendo que este que tem se intensificado nos últimos anos diante dos incentivos para o desenvolvimento criado pelas autoridades públicas do Estado e Prefeituras envolvidas (para citar alguns: a MG-010; a Cidade Administrativa; a própria modernização do Aeroporto de Confins). Considerando esse contexto, é mais do que necessária a criação de fórum de governança que envolva esses empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins, de modo a criar uma agenda de interação entre eles. Estimular

formalmente esse diálogo através dos fóruns de Governança – mais do que necessários em uma PPP, dado que o Concessionário é delegatário de serviço público ou de interesse público –, não é apenas dar continuidade a uma política já utilizada por outras esferas governamentais, mas, acima de tudo, é criar um ambiente para a catalisação de investimentos, para alinhamento de interesses e demandas e, ainda, para possibilitar sinergias nos empreendimentos com geração de empregos, renda e desenvolvimento. Assim, tendo certeza dessa necessidade, entendo que a AVNorte – Associação dos Empreendedores do Vetor Norte – tem legitimidade e capacidade de representação para acompanhar essa agenda acerca do andamento dos projetos para o Aeroporto, atuando na aproximação entre o futuro Concessionário e os proprietários de terrenos e empreendedores da região, de modo a criar uma agenda de colaboração permanente. É desejável que essa interação aconteça ainda na fase de elaboração de projetos, dado que diversas informações valiosas podem ser repassadas para adequar a gestão aeroportuária a demandas do empresariado da região, com vistas a balizar melhor as demandas locais e os investimentos, bem como as necessidades de áreas e terras do entorno pelo operador do Aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer naturalmente, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eder Sá Alves Campos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1149

O Aeroporto de Confins é um equipamento central na estratégia de desenvolvimento do Vetor Norte de Belo Horizonte. Há muitos anos existe um movimento do empresariado com significativos investimentos na área, sendo que este tem se intensificado nos últimos anos diante dos incentivos para o desenvolvimento criado pelas autoridades públicas do Estado e Prefeituras envolvidas (para citar alguns: a

MG-010; a Cidade Administrativa; a própria modernização do Aeroporto de Confins). Considerando esse contexto, é mais do que necessária a criação de fórum de governança que envolva esses empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins, de modo a criar uma agenda de interação entre eles. Estimular formalmente esse diálogo através dos fóruns de Governança – mais do que necessários em uma PPP, dado que o Concessionário é delegatário de serviço público ou de interesse público –, não é apenas dar continuidade a uma política já utilizada por outras esferas governamentais, mas, acima de tudo, é criar um ambiente para a catalisação de investimentos, para alinhamento de interesses e demandas e, ainda, para possibilitar sinergias nos empreendimentos com geração de empregos, renda e desenvolvimento. Assim, tendo certeza dessa necessidade, entendo que a AVNorte – Associação dos Empreendedores do Vetor Norte – tem legitimidade e capacidade de representação para acompanhar essa agenda acerca do andamento dos projetos para o Aeroporto, atuando na aproximação entre o futuro Concessionário e os proprietários de terrenos e empreendedores da região, de modo a criar uma agenda de colaboração permanente. É desejável que essa interação aconteça ainda na fase de elaboração de projetos, dado que diversas informações valiosas podem ser repassadas para adequar a gestão aeroportuária a demandas do empresariado da região, com vistas a balizar melhor as demandas locais e os investimentos, bem como as necessidades de áreas e terras do entorno pelo operador do Aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer caso seja de interesse das partes, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eder Sá Alves Campos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1150

O Aeroporto de Confins é um equipamento central na estratégia de desenvolvimento

do Vetor Norte de Belo Horizonte. Há muitos anos existe um movimento do empresariado com significativos investimentos na área, sendo que este que tem se intensificado nos últimos anos diante dos incentivos para o desenvolvimento criado pelas autoridades públicas do Estado e Prefeituras envolvidas (para citar alguns: a MG-010; a Cidade Administrativa; a própria modernização do Aeroporto de Confins). Considerando esse contexto, é mais do que necessária a criação de fórum de governança que envolva esses empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins, de modo a criar uma agenda de interação entre eles. Estimular formalmente esse diálogo através dos fóruns de Governança – mais do que necessários em uma PPP, dado que o Concessionário é delegatário de serviço público ou de interesse público –, não é apenas dar continuidade a uma política já utilizada por outras esferas governamentais, mas, acima de tudo, é criar um ambiente para a catalisação de investimentos, para alinhamento de interesses e demandas e, ainda, para possibilitar sinergias nos empreendimentos com geração de empregos, renda e desenvolvimento. Assim, tendo certeza dessa necessidade, entendo que a AVNorte – Associação dos Empreendedores do Vetor Norte – tem legitimidade e capacidade de representação para acompanhar essa agenda acerca do andamento dos projetos para o Aeroporto, atuando na aproximação entre o futuro Concessionário e os proprietários de terrenos e empreendedores da região, de modo a criar uma agenda de colaboração permanente. É desejável que essa interação aconteça ainda na fase de elaboração de projetos, dado que diversas informações valiosas podem ser repassadas para adequar a gestão aeroportuária a demandas do empresariado da região, com vistas a balizar melhor as demandas locais e os investimentos, bem como as necessidades de áreas e terras do entorno pelo operador do Aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer naturalmente, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eder Sá Alves Campos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1151

O Aeroporto de Confins é um equipamento central na estratégia de desenvolvimento do Vetor Norte de Belo Horizonte. Há muitos anos existe um movimento do empresariado com significativos investimentos na área, sendo que este que tem se intensificado nos últimos anos diante dos incentivos para o desenvolvimento criado pelas autoridades públicas do Estado e Prefeituras envolvidas (para citar alguns: a MG-010; a Cidade Administrativa; a própria modernização do Aeroporto de Confins). Considerando esse contexto, é mais do que necessária a criação de fórum de governança que envolva esses empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins, de modo a criar uma agenda de interação entre eles. Estimular formalmente esse diálogo através dos fóruns de Governança – mais do que necessários em uma PPP, dado que o Concessionário é delegatário de serviço público ou de interesse público –, não é apenas dar continuidade a uma política já utilizada por outras esferas governamentais, mas, acima de tudo, é criar um ambiente para a catalisação de investimentos, para alinhamento de interesses e demandas e, ainda, para possibilitar sinergias nos empreendimentos com geração de empregos, renda e desenvolvimento. Assim, tendo certeza dessa necessidade, entendo que a AVNorte – Associação dos Empreendedores do Vetor Norte – tem legitimidade e capacidade de representação para acompanhar essa agenda acerca do andamento dos projetos para o Aeroporto, atuando na aproximação entre o futuro Concessionário e os proprietários de terrenos e empreendedores da região, de modo a criar uma agenda de colaboração permanente. É desejável que essa interação aconteça ainda na fase de elaboração de projetos, dado que diversas informações valiosas podem ser repassadas para adequar a gestão aeroportuária a demandas do empresariado da região, com vistas a balizar melhor as demandas locais e os investimentos, bem como as necessidades de áreas e terras do entorno pelo operador do Aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer naturalmente, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luana de Freitas Souza

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1152

Prezado Senhor Ouvidor. Boa Tarde. Meu nome é Astrid Dias de Assis diretor executivo da AV NORTE, associação dos desenvolvedores do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Atuamos como um agente parceiro e também cobrador das ações publicas nesta referida região. Encaminhamos recentemente um documento para a Secretaria de Aviação Civil nos apresentando e solicitando a oportunidade de estarmos sendo comunicados sobre as possíveis ações no que tange a agenda de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, assim como andamento das obras, o qual tivemos o respeitoso retorno do Senhor Rogério Teixeira Coimbra, atual secretário de politica regulatória de Aviação Civil. Nesta oportunidade nos foi orientado que todas as demandas relativo ao processo de consulta da concessão publica deveria ser encaminhada a ANAC. Emitimos um documento em que tentamos através dos links de acesso enviar e não estamos conseguindo. Pediríamos a gentileza de fazer o encaminhamento desta solicitação a quem de direito, e assim nos esclarecer como podemos proceder .Entendemos a necessidade das atrativas deste documento de importância clara para que a sociedade civil através da AV NORTE, tenha as devidas informações da construção desta concessão. Agradeço antecipadamente a atenção. Cordialmente. Astrid Dias De Assis Diretor executivo da AV NORTE.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer caso seja de interesse das partes, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luana de Freitas Souza

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1153

Prezado Senhor Ouvidor. Boa Tarde. Meu nome é Astrid Dias de Assis diretor executivo da AV NORTE, associação dos desenvolvedores do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Atuamos como um agente parceiro e também cobrador das ações publicas nesta referida região. Encaminhamos recentemente um documento para a Secretaria de Aviação Civil nos apresentando e solicitando a oportunidade de estarmos sendo comunicados sobre as possíveis ações no que tange a agenda de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, assim como andamento das obras, o qual tivemos o respeitoso retorno do Senhor Rogerio Teixeira Coimbra, atual secretário de politica regulatória de Aviação Civil. Nesta oportunidade nos foi orientado que todas as demandas relativo ao processo de consulta da concessão publica deveria ser encaminhada a ANAC. Emitimos um documento em que tentamos através dos links de acesso enviar e não estamos conseguindo. Pediríamos a gentileza de fazer o encaminhamento desta solicitação a quem de direito, e assim nos esclarecer como podemos proceder .Entendemos a necessidade das atrativas deste documento de importância clara para que a sociedade civil através da AV NORTE, tenha as devidas informações da construção desta concessão. Agradeço antecipadamente a atenção. Cordialmente. Astrid Dias De Assis Diretor executivo da AV NORTE.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a interação entre os empreendedores do Vetor Norte e o operador do Aeroporto de Confins poderá ocorrer caso seja de interesse das partes, tão logo seja definido o vencedor do leilão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1221

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Seção I - Das Definições TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão de definição JUSTIFICATIVA Sugere-se seja incluída na Cláusula 1.1 do Contrato de Concessão o conceito de “Plano de Benefícios”, expressão grafada com letras maiúsculas e constante da Cláusula 15.3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento acerca do que seja o Plano de Benefícios poderá ser informado à Proponente interessada pelo InfraPrev.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1230

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital - Cláusula 5.3. “As Partes concordam em exercer seus direitos de voto e a atuar de forma a assegurar que nenhuma ação ou decisão seja realizada com relação às seguintes matérias sem que haja o consentimento expresso e por escrito da INFRAERO, o que se dará por meio de deliberação dos seus representantes, na Assembleia Geral ou no Conselho de Administração, conforme a matéria a ser deliberada, sendo que qualquer manifestação de veto por parte da INFRAERO deverá ser devidamente justificada: (...) i. celebração de qualquer contrato, acordo, arranjo ou compromisso com qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado, ou alteração ou aditamento de qualquer deles, salvo se em termos e condições de mercado; (...) k. nomeação do auditor interno; e (...)”. Anexo 21 do Edital - Cláusula 5.6. “Todas as operações entre a Concessionária e uma das Partes ou qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado deverão ser conduzidas de forma que não seja concedida a qualquer Parte ou à sua respectiva Parte Relacionada remuneração, em termos e condições mais vantajosos do que os que seriam acordados com outras partes não

relacionadas. A Concessionária somente poderá celebrar contratos, acordos, arranjos ou compromissos com qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado, ou alteração ou aditamento de qualquer deles em termos e condições de mercado.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 21 do Edital - cláusula 5.3. “As Partes concordam em exercer seus direitos de voto e a atuar de forma a assegurar que nenhuma ação ou decisão seja realizada com relação às seguintes matérias sem que haja o consentimento expresso e por escrito da INFRAERO, o que se dará por meio de deliberação dos seus representantes, na Assembleia Geral ou no Conselho de Administração, conforme a matéria a ser deliberada, sendo que qualquer manifestação de veto por parte da INFRAERO deverá ser devidamente justificada: (...) i. celebração de qualquer contrato, acordo, arranjo ou compromisso em valor superior a R\$ [_____] ([_____] reais) com qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado, ou alteração ou aditamento de qualquer deles, salvo se em termos condições de mercado devidamente atestado por engenheiro ou auditoria independente nas contratações de obras e serviços ou permitido pelo Financiador.” Anexo 21 do Edital - Cláusula 5.6. “Todas as operações entre a Concessionária e uma das Partes ou qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado deverão ser conduzidas de forma que não seja concedida a qualquer Parte ou à sua respectiva Parte Relacionada remuneração, em termos e condições mais vantajosos do que os que seriam acordados com outras partes não relacionadas. Para as contratações de Partes Relacionadas para prestação de serviços de obras e serviços, o Acionista Privado deverá comprovar, po

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que qualquer detalhamento dos termos do acordo de acionistas pode ser realizado diretamente entre os sócios da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1231

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.3.1. “Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.500 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2020, o que ocorrer primeiro.” Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.6.1. “Quando a demanda do sistema de pistas atingir 215.100 movimentos anuais, início de construção de pelo menos uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 3.000 metros, projetada para aeronaves Código F, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 262.900 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2021, o que ocorrer primeiro.”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.3.1. “Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.500 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais.” Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.6.1. “Quando a demanda do sistema de pistas atingir 215.100 movimentos anuais, início de construção de pelo menos uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 3.000 metros, projetada para aeronaves Código F, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 262.900 movimentos anuais.”

JUSTIFICATIVA
As obrigações mencionadas nos itens acima do Plano de Exploração Aeroportuária - PEA se referem ao gatilho de investimento, momento no tempo indicado no plano de gestão da infraestrutura em que a demanda prevista ensejará a obrigação de a concessionária iniciar os investimentos para manter o nível de serviço da concessão.

Dessa forma, considerando que as referidas obrigações são de gatilho de investimento, não faz sentido vinculá-las a prazos pré-determinados e onerar antecipada e desnecessariamente a concessionária, sendo que o nível de serviço não será comprometido se o gatilho ficar somente vinculado ao atingimento de uma determinada quantia de demanda.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada para que a obrigatoriedade da construção de novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão se dará mediante gatilho de investimentos e não mais por data pré-fixada. Todavia, em relação ao Aeroporto de Confins, resta mantida a data estabelecida em dispositivo levado à Audiência uma vez que o Governo Federal adotou como premissa a construção de novo sistema de pista no referido aeroporto, independentemente da demanda, em razão da disponibilidade de uma única pista e da importância da disponibilização de uma solução alternativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1235

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.10. “Observar, exceto na hipótese de contratação de prestação de serviços pela Infraero, as restrições às terceirizações para cada aeroporto, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do edital, devendo adaptar-se a eventuais alterações posteriores imputáveis a Concessionária.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento. JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja esclarecido quais são as restrições às terceirizações para o Aeroporto de Confins e Galeão, bem como quais as normas, decisões e acordos que as futuras concessionárias deverão observar para respeitar esta disposição contratual.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as restrições à terceirização aplicáveis à Concessionária, no momento inicial, deverão observar as normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do Edital. A Concessionária deverá adaptar-se a eventuais alterações posteriores às normas, decisões e acordos que lhe sejam imputáveis. Adicionalmente, esclarecemos que informações sobre os aspectos trabalhistas referentes às concessões podem ser encontradas nos Relatórios Trabalhistas constantes dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental, disponíveis em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/, bem como no Banco de Informações disponível em www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes/empregados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1251

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 15.2. “Aos empregados que forem transferidos à Concessionária nos termos previstos no item anterior deverão ser assegurados os seguintes direitos: (...)” Cláusula 15.2.3. “garantia de manutenção da vinculação ao Infracprev – Instituto INFRAERO de Seguridade Social.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Confirmar que a concessionária não será, em hipótese alguma, corresponsável pela saúde financeira do Infracprev, uma vez que sua obrigação contratual limita-se ao pagamento da cota empresarial em favor dos empregados da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que compete à futura concessionária

negociar os termos do acordo junto ao Infraprev.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1252

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 15.2. “Aos empregados que forem transferidos à Concessionária nos termos previstos no item anterior deverão ser assegurados os seguintes direitos: (...)” Cláusula 15.2.3. “garantia de manutenção da vinculação ao Infraprev – Instituto INFRAERO de Seguridade Social.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Confirmar que a concessionária não será, em hipótese alguma, corresponsável pela saúde financeira do Infraprev, uma vez que sua obrigação contratual limita-se ao pagamento da cota empresarial em favor dos empregados da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que compete à futura concessionária negociar os termos do acordo junto ao Infraprev.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1253

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 15.2.2. “Condições do contrato de trabalho no mínimo equivalentes às praticadas pela Infraero; (...)” TEXTO SUGERIDO PARA

ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Confirmar se os benefícios dos empregados da INFRAERO são exatamente aqueles descrito nos Relatórios Trabalhistas integrantes dos estudos de viabilidade disponibilizados pela ANAC, quais sejam: (i) PAMI – Programa de Assistência Médica da INFRAERO; (ii) PAT – Programa de Alimentação do Trabalhador; (iii) PRODONTO – Programa de Auxílio Odontológico; (iv) Programa de Auxílio Creche; (v) Programa de Auxílio Babá; (vi) Programa de Auxílio de Material Escolar; (vii) Programa de Transporte Funcional; (viii) Programa de Auxílio Funeral; (ix) Seguro de Vida em Grupo; (x) Auxílio Combustível; e (xi) Cesta Alimentação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações disponibilizadas nos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental não vinculam os instrumentos jurídicos da concessão, competindo aos eventuais proponentes o levantamento das informações necessárias para a elaboração de suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1254

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 15.3. “A Concessionária deverá cumprir, mediante formalização de Convênio de Adesão com o Infracrev, todas as obrigações de patrocinador do Plano de Benefícios, nas mesmas condições praticadas pela Infraero, para os empregados que aceitarem a transferência para a Concessionária, sendo qualquer mora ou inadimplemento motivo suficiente para utilização da garantia de que trato o item 3.1.73.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 15.3. “A Concessionária deverá cumprir, mediante formalização de Convênio de Adesão com o Infracrev, todas as obrigações de patrocinador do Plano de Benefícios, nas mesmas condições praticadas pela Infraero, para os empregados que aceitarem a transferência para a Concessionária.” JUSTIFICATIVA Sugere-se que

seja esclarecido no Contrato de Concessão quais são as condições praticadas pela INFRAERO como patrocinadora do plano de benefícios da Infraprev, ou insira as informações, de forma detalhada, em um anexo específico do Edital, a fim de esclarecer qual será a extensão das obrigações pecuniárias da concessionária no que se refere ao custeio do referido plano de benefícios.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a utilização da garantia de execução contratual para cobertura de eventuais moras ou inadimplementos da futura concessionária junto ao Infraprev tem como objetivo assegurar os direitos dos trabalhadores aeroportuários, e ainda que compete aos eventuais proponentes proponentes o levantamento das informações necessárias sobre os Planos de Benefícios para a elaboração de suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1256

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital - Cláusula 3.1. "O Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações escriturais, sem valor nominal e com preço de emissão de R\$ [_____] ([_____] reais)". TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 21 do Edital - Cláusula 3.1. "O Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações ordinárias escriturais, sem valor nominal, e com preço de emissão foi de R\$ [_____] ([_____] reais)". Parágrafo Primeiro: A Concessionária está autorizada a aumentar o capital social mediante deliberação do Conselho de Administração ou Assembleia Geral e independente de reforma estatutária, até o limite de R\$ [_____] ([_____] reais), mediante a emissão de novas ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. JUSTIFICATIVA Superar a inconsistência do Edital e da Minuta do Acordo de

Acionistas que prevê a participação da INFRAERO somente após a contratação da Garantia de Execução, que deverá ocorrer necessariamente após a constituição da Concessionaria.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não será acatada a contribuição pois o maior detalhamento das regras podem estar previstas em estatuto social e outros documentos, desde que observadas as regras previstas no Contrato e na legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1257

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital - Cláusula 3.1. “O Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações escriturais, sem valor nominal e com preço de emissão de R\$ [_____] ([_____] reais)”. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 21 do Edital - Cláusula 3.1. “O Capital Social da Concessionária é de R\$ [_____] ([_____] reais), dividido em [_____] ([_____] ações ordinárias escriturais, sem valor nominal, e com preço de emissão foi de R\$ [_____] ([_____] reais)”. Parágrafo Primeiro: A Concessionária está autorizada a aumentar o capital social mediante deliberação do Conselho de Administração ou Assembleia Geral e independente de reforma estatutária, até o limite de R\$ [_____] ([_____] reais), mediante a emissão de novas ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. JUSTIFICATIVA Superar a inconsistência do Edital e da Minuta do Acordo de Acionistas que prevê a participação da INFRAERO somente após a contratação da Garantia de Execução, que deverá ocorrer necessariamente após a constituição da Concessionaria.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não será acatada a contribuição pois o maior detalhamento das regras podem estar previstas em estatuto social e outros documentos, desde que observadas as regras previstas no Contrato e na legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1258

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital Cláusula 5.3 “As Partes concordam em exercer seus direitos de voto e a atuar de forma a assegurar que nenhuma ação ou decisão seja realizada com relação às seguintes matérias sem que haja o consentimento expresso e por escrito da INFRAERO, o que se dará por meio de deliberação dos seus representantes, na Assembleia Geral ou no Conselho de Administração, conforme a matéria a ser deliberada, sendo que qualquer manifestação de veto por parte da INFRAERO deverá ser devidamente justificada: (...) a. qualquer alteração no Capital Social autorizado, ou a redução ou a emissão de novas Ações, valores mobiliários ou de qualquer opção ou direito de preferência de subscrição de novas Ações; (...) h. a contratação de qualquer Endividamento que não seja vinculado a realização dos investimentos previstos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 23 do Edital – Cláusula 5.3. “As Partes concordam em exercer seus direitos de voto e a atuar de forma a assegurar que nenhuma ação ou decisão seja realizada com relação às seguintes matérias sem que haja o consentimento expresso e por escrito da INFRAERO, o que se dará por meio de deliberação dos seus representantes, na Assembleia Geral ou no Conselho de Administração, conforme a matéria a ser deliberada, sendo que qualquer manifestação de veto por parte da INFRAERO deverá ser devidamente justificada: (...) a. qualquer alteração no Capital

Social, ou a redução ou a emissão de novas Ações, valores mobiliários ou de qualquer opção ou direito de preferência de subscrição de novas Ações, fora dos limites estabelecidos no plano de negócios apresentado pelo Acionista Privado à instituição financeira à época da licitação, e/ou suas respectivas revisões; h. a contratação de qualquer Endividamento que não seja vinculado a realização dos investimentos fora dos limites estabelecidos no PEA, no plano de negócios apresentado pelo Acionista Privado à instituição financeira à época da licitação, e/ou suas respectivas revisões; JUSTIFICATIVA Considerando que a alteração do capital social da concessionária e a contratação de qualquer endividamento estão estritamente vinculadas à consecução do objeto da concessão, sugere-se que estas cláusulas sejam alteradas para contemplar que a INFRAERO terá direito de veto tão somente nos casos em que os limites excedam os estabelecidos no PEA e/ou no plano de negócios do Acionista Privado, validado tanto por Auditores Independentes como por Instituição Financeira, nos termos do exigido no Edital. Caso contrário, a não aprovação do aumento de capital e/ou contratação de empréstimos pela INFRAERO poderá causar irreparáveis prejuízos à concessão, pois impossibilitará que a concessionária receba dos acionistas e/ou financiadores os recursos financeiros necessários ao cumprimento de suas obrigações nos termos e condições previstos no PEA e

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o mecanismo em questão tem como objetivo proteger o acionista minoritário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1268

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Apêndice C. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA:

Esclarecer se os indicadores de qualidade de serviço – IQS previstos no anexo 2 já foram testados nos aeroportos de Confins e Galeão. Em caso positivo, favor disponibilizá-los.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a lista com os indicadores de qualidade de serviço – IQS a serem avaliados nos Aeroportos de Confins e Galeão estão disponíveis no Apêndice C do Anexo 2 da Minuta do Contrato de Concessão. Informa adicionalmente que, informações relativas às pesquisas de qualidade realizadas no passado nos aeroportos da INFRAERO deverão ser consultadas através do endereço eletrônico <http://www.aviacaocivil.gov.br/noticias/2013/05/relatorio-indic-v-geral.pdf>

As referidas pesquisas utilizam indicadores especificados em seus relatórios.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1272

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 4.1.1. “O Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins – CNF possui área total 15.175.129,34 m2, representada no Desenho nº CF.01/101.03/0056/01/R2, conforme o Memorial Descritivo nº CNF/GRL/051 MD-001, de 13/03/2008.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido se o Aeroporto Indústria será parte integrante do complexo aeroportuário do Aeroporto de Confins.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objeto do leilão está representado no Desenho nº CF.01/101.03/0056/01/R2, conforme o Memorial Descritivo nº

CNF/GRL/051 MD-001, de 13/03/2008, onde o futuro Concessionário terá liberdade para definição da utilização das áreas, conforme definido pela Lei 7.565/86, art. 39.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1323

Sugerimos incluir uma regra determinando que a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos pré-existentes entre a INFRAERO e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais nos Aeroportos de Galeão e Confins durante o período compreendido entre a data em que os contratos celebrados pela INFRAERO forem disponibilizados para fins de due diligence e a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária deverão ser celebrados pelo menor prazo tecnicamente viável, não sendo admitido, em qualquer circunstância, prazos superiores a 12 (doze) meses. Após a celebração do Contrato de Concessão, nas contratações, renovações ou aditamentos de contratos que possuam valores relevantes, sugerimos, ainda, a inclusão de cláusula que determine a necessidade de autorização prévia da Concessionária para a celebração do ajuste.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da due diligence até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária em até doze meses não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO e a ela caberá avaliar a relevância das contratações e renovações. Contudo, foi acrescentada a cláusula 3.1.7.1 na minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, a fim de garantir que, a partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a INFRAERO e terceiros

para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para conhecimento da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1342

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.4.3. “Construção de estacionamento de veículos e das respectivas vias de acesso dedicados aos passageiros e demais usuários do aeroporto com capacidade mínima para 1.850 (mil oitocentos e cinquenta) veículos, até 31 de dezembro de 2015.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: De acordo com o arquivo disponibilizado no Banco de Informações do Aeroporto de Galeão “Estudos de Mobilidade Urbana e Integração Modal na Área de Influência de Aeroportos” elaborado pelo Grupo Tectran, o projeto da linha de Bus Rapid Transit Transcarioca (“BRT”) propõe duas faixas exclusivas em toda a Av. Vinte de Janeiro, inclusive no trecho em viaduto elevado. No trecho elevado em pista simples, em frente ao prédio da UAC, será feita a duplicação do eixo viário no sentido cidade-aeroporto para atender ao tráfego misto, mantendo a capacidade atual (duas faixas por sentido), porém ocupando uma área aproximada de 1.500m² do estacionamento existente. Nesse contexto, faz necessário esclarecer se o item 8.4.3 do PEA já contemplou a redução das vagas pela implantação do BRT.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as intervenções previamente definidas como de responsabilidade do Poder Público constam do Anexo 3 - Obras do Poder Público e qualquer intervenção adicional por solicitação do município do Rio de Janeiro ou empresa contratada para execução do BRT deverá ocorrer em acordo com a Concessionária.

Adicionalmente, informamos que, independentemente do que está previsto no estudo citado, o item 8.5.3 do PEA (Anexo 2 ao Contrato) prevê a construção de 1.850 vagas adicionais para estacionamento de veículos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1345

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Apêndice C, tabela 1, item 27. “Disponibilidade de meio fio para embarque ou desembarque.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: De acordo com o arquivo disponibilizado no Banco de Informações do Aeroporto de Galeão “Estudos de Mobilidade Urbana e Integração Modal na Área de Influência de Aeroportos” elaborado pelo Grupo Tectran, o projeto da linha de Bus Rapid Transit Transcarioca (“BRT”) indica faixas de circulação compartilhadas preferenciais e estações de paradas em cada terminal de passageiros do Aeroporto de Galeão para o BRT, que deverão ser construídas junto ao meio-fio no nível de desembarque, impactando na disponibilidade atual do meio-fio de desembarque dos terminais. Por consequência, segundo o mesmo estudo, será necessário reestruturar os meios-fios e acessos adjacentes para atender os níveis de serviço exigidos. Nesse contexto, entende-se que incumbirá ao Poder Público do Município do Rio de Janeiro, responsável pela contratação da obra para implantação do BRT, ou à(s) empresa(s) contratada(s) para a execução do BRT, a realização das intervenções mencionadas nos meios-fios de desembarque e acessos adjacentes dos terminais de passageiros do Aeroporto do Galeão. Favor confirmar esse entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as intervenções previamente definidas como de responsabilidade do Poder Público constam do Anexo 3 do Contrato e qualquer intervenção adicional por solicitação do Município do Rio de

Janeiro ou empresa contratada para execução do BRT deverá ocorrer em acordo com a Concessionária. Adicionalmente, cumpre destacar que é dever da Concessionária assegurar a adequada prestação do serviço e que devem ser considerados os direitos e deveres inerentes à Concessionária previstos no Capítulo III da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, em especial sua Seção I, Subseção XI .

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1349

Sugerimos a alteração da cláusula 5.9, conforme segue: “Compete ao Conselho de Administração nomear o Diretor-Presidente da Concessionária dentre os profissionais indicados em lista tríplice apresentada pelo Acionista Privado, observado o disposto no item 5.3 e o disposto no artigo 143, inciso III, da Lei 6.404/1976.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a formação de lista tríplice por empresa especializada em recrutamento profissional está sendo adotada como uma boa prática de gestão a ser aplicada pela futura Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1350

Sugerimos que o termo “termos e condições de mercado” constante da cláusula 5.3 “i” seja definido na Seção I – Das Definições.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a expressão "termos e condições de mercado" é conceito amplamente utilizado e, por esse motivo, não houve delimitação sobre o tema no Acordo de Acionistas. Pode-se esclarecer, contudo, que consideram-se condições de mercado aquelas praticadas usualmente por empresas concorrentes que não sejam partes relacionadas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1352

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Cláusula 3.1.21. "Providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária." Cláusula 3.1.22. "Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais."

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: i) Favor disponibilizar as licenças ambientais obtidas pelo Poder Concedente para que as proponentes formulem suas propostas considerando as condicionantes ambientais previstas nas licenças já emitidas. ii) Favor disponibilizar todos os estudos ambientais realizados pelo Poder Concedente para que as proponentes formulem suas propostas considerando os compromissos assumidos pelo Poder Concedente, como Planos, Programas e Ações, junto ao licenciamento ambiental.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que informações sobre contratos

comerciais e administrativos, meio ambiente e plantas de engenharia estarão disponíveis mediante prévio agendamento com a Secretaria de Aviação Civil pelo email concessoesgicnf@aviacaocivil.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1358

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 3 do Contrato de Concessão. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Esclarecer as seguintes informações: (i) existência de passivos ambientais referentes às obras do Poder Público elencadas no Anexo 3 do Contrato de Concessão; (ii) as situações geológicas dos aeroportos; e (iii) o status físico e financeiro dos contratos em andamento descritos no Anexo 3 do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações relativas às obras e contratos dos respectivos aeroportos podem ser obtidas no Relatório "Projetos Atuais Empreendidos Pelo Poder Público" no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental disponíveis em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/, podendo ainda eventuais esclarecimentos que se façam necessários ser solicitados pelo e-mail concessaoaeroportosgaleaoconfins@infraero.gov.br. Também podem ser agendadas visitas aos aeroportos pelos e-mails visitaeroconfins@infraero.gov.br e visitaerogaleao@infraero.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TAP MANUTENÇÃO E ENGENHARIA BRASIL S.A.

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1363

3. Preferência na renovação de contratos de utilização de área industrial Comentário – Justificativa: Permanecendo o conceito de negociação livre dos contratos, mas com deveres e obrigações de realização de melhorias efetivas na área industrial, é fundamental que o Edital contemple a preferência para a renovação de contratos com empresas que, no momento dessas negociações, (i) já possuam a estrutura necessária para exercer suas atividades, de modo que seja evitado qualquer paralisação por conta de eventual ruptura, (ii) comprovadamente possuam experiência e qualidade em serviços técnicos específicos, além de toda aparelhagem e certificações necessárias, e (iii) desenvolvam na área objeto da licitação atividade de interesse nacional, notadamente, atividades de interesse das forças armadas, especialmente de apoio à Base Aérea do Galeão. Cumpre repisar que a TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A. é prestadora de serviços para a Força Aérea Brasileira. Vale ressaltar em especial a licitação que fora recentemente vencida e que prevê a prestação de serviços de manutenção, nos próximos 5 anos, para as aeronaves F5 da Força Aérea que farão o patrulhamento do espaço aéreo brasileiro e que será certamente atingida e impactada caso a TAP ME cesse suas operações. A ruptura da prestação de serviços de interesse nacional e de natureza estratégica, suplantada meramente por interesses particulares, do novo operador, deve ser protegida pelo Edital. Os danos causados pela interrupção dos referidos contratos por força da incapacidade de prestação do serviço na área industrial do Galeão serão maiores a União, com prejuízo a interesse maior. Pedido: Na área industrial, deve o Edital contemplar a preferência para a renovação de contratos para empresas que (i) já possuam a estrutura necessária para exercer suas atividades, de modo que seja evitado qualquer paralisação por conta de eventual ruptura, (ii) comprovadamente possuam experiência e qualidade em serviços técnicos específicos, além de toda aparelhagem e certificações necessárias, e (iii) desenvolvam atividade de interesse nacional, ou em benefício das forças armada, especialmente de apoio à Base Aérea do Galeão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com o item 3.1.7. da

minuta de Contrato, é dever da Concessionária assumir integralmente os contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. Com relação aos contratos vigentes, a Concessionária poderá rescindi-los, indenizando devidamente a empresa prestadora do serviço; ou aditivá-los. Após o término do período de vigência dos contratos, a Concessionária poderá, livremente, negociar novos contratos com as empresas. Ademais, a partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a INFRAERO e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para conhecimento da Concessionária

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1367

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Cláusula 3.1.40. “Desapropriar os imóveis que não possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão e indenizar seus proprietários, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido se foram expedidos decretos de utilidade pública para os Aeroportos de Galeão e Confins. Em caso positivo, favor informar os números dos decretos de utilidade pública.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada

a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1374

Esta cláusula estabelece o direito de representação sindical no local de trabalho, garantida as atuais instalações no aeroporto. Sugerimos que esta cláusula seja extinta ou alterada para estabelecer que as condições de representação serão objeto de negociação com a concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula em questão tem por objetivo garantir a representatividade dos trabalhadores aeroportuários junto à concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1377

Esta cláusula estabelece restrições à terceirização nos aeroportos, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data da publicação do edital. Sugerimos a exclusão dessa cláusula, já que não há lei proibindo a terceirização de serviços.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que esta cláusula tem como objetivo

garantir que as atividades essenciais nos aeroportos concedidos sejam realizadas por quadro próprio da concessionária, visando a segurança das operações e o atendimento aos direitos trabalhistas dos trabalhadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1381

Não é possível ao Proponente a preparação de um plano de Negócios factível sem conhecer todas as obrigações a serem assumidas no escopo do futuro Contrato de Concessão. Diante disso, sugerimos a alteração da redação da cláusula, conforme segue: “3.1.11. observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016 conforme listados no Anexo x do Contrato de Concessão, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas. Sugerimos, ainda, a inclusão de um anexo ao Contrato de Concessão contendo uma lista exaustiva de todas as obrigações já assumidas pelo Poder Público relacionadas aos Jogos e que deverão ser assumidas pela Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1387

Sugerimos a inclusão de um anexo com a relação de todos os decretos de declaração de utilidade pública já publicados relacionados aos aeroportos de Galeão e Confins para que seja viável a precificação correta do projeto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1390

Sugerimos a inclusão de um novo item (item 2.42.1) Sugerimos a inclusão no Contrato de uma cláusula determinando que as obras a cargo do Poder Público devem atender aos mesmos padrões e especificações técnicas e de qualidade exigidos da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as obras definidas no Anexo 3 - Obras do poder Público seguem o padrão definido nas contratações da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1394
A responsabilidade pela busca da edição de decreto de utilidade pública e desapropriação de áreas necessárias à ampliação deve ser de responsabilidade do Poder Concedente. Em face do acima exposto, sugerimos a exclusão da Cláusula 3.1.40.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Paulo Henrique Barros Bergqvist
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1395
ITEM 4.46 De acordo com a pesquisa ASQ, realizada pela ACI, aeroportos com volumes inferiores a 35 milhões de passageiros por ano possuem notas superiores aos aeroportos com volume superior a 35 milhões de passageiros/ano. Dentre eles destaca-se o aeroporto de Zurich, que foi eleito o melhor aeroporto europeu em 2012. Nesse sentido, a exigência de operadores que possuam aeroportos com movimentação mínima de 35 milhões de passageiros não garante a qualidade dos serviços aeroportuários. Além disso, tamanha exigência restringe o universo de possíveis competidores interessados no mercado brasileiro, diminuindo, assim, a concorrência no certame. Desta forma, sugere-se a diminuição deste patamar
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi

alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1396

9. Edital, Capítulo IV, Seção IV (Da Proposta Econômica) Entendemos que a estimativa do Valor da Contribuição Fixa mínimo para os dois aeroportos foi feita baseando-se no fluxo de caixa desalavancado do projeto descontado à taxa (WACC) de 6,46% conforme descrito no Relatório 4. Porém, nenhum dos fatores abaixo foi considerado: 1. a estrutura de capital entre o Acionista Privado e a INFRAERO não ocorre pari passu ou de forma concomitante durante a fase I-B, que é, justamente, a fase de investimentos iniciais; 2. as necessidades adicionais de recursos e caixa da concessionária deverão ser suportadas exclusivamente pelo Acionista Privado e na forma de aporte durante a fase I-B. Ainda que exista a possibilidade de integralização do capital subscrito pela Infraero, esta tem a prerrogativa de não fazê-lo, sendo que, neste caso, deverá o Acionista Privado a aportar capital adicional ao capital mínimo proporcional a sua participação acionária; 3. as garantias e contra-garantias para suportar o Performance Bond serão suportadas exclusivamente pelo Acionista Privado; 4. as regras de contabilização pelo IFRS para outorga fixa no ativo intangível

que reduzem o lucro líquido esperado e por consequência a distribuição de dividendos. Diante do exposto, sugerimos que seja feita uma revisão no cálculo do Valor da Contribuição Fixa mínimo por meio da reavaliação da taxa interna de desconto do projeto e do fluxo de caixa do projeto levando em conta os fatores acima mencionados, de forma a refletir as condições preconizadas pelo próprio Edital. Caso esta sugestão não seja aceita, sugerimos que, pelo menos, se altere as regras que levam a distorção da estrutura de capital e garantias.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os investimentos previstos no Contrato, especificamente no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA, constituem os investimentos mínimos a serem realizados no período de Concessão. A Concessionária poderá realizar por iniciativa própria quaisquer outros investimentos no complexo aeroportuário, desde que previstos no PGI, e atendidos os requisitos contratuais. Assim, não há necessidade de especificar em Contrato quais investimentos poderiam ser realizados nessa condição. Ademais, a atividade de navegação aérea propriamente dita não faz parte do objeto da concessão, devendo os investimentos efetuados nesta área serem previamente negociados com o órgão competente (DECEA), nos termos da lei e conforme cláusula 3.4 do PEA, e informados à ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1402

Sugerimos que a cláusula 2.16 seja alterada conforme segue: “A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em R\$ (reais) resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade do lucro líquido contábil da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais”. Como consequência, sugerimos a exclusão da cláusula 2.16.1. e a alteração da definição constante do item 1.1.16 nos seguintes termos: “Contribuição Variável: montante anual resultante da

aplicação de alíquota sobre a totalidade do lucro líquido contábil da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alíquota da contribuição variável deverá incidir sobre a totalidade da Receita Bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, tendo em vista tratar-se de um ônus da concessão que tem por objetivo garantir a manutenção de investimentos necessários aos demais aeroportos da rede de infraestrutura do país.

Além disso, por existir hoje uma grande necessidade de subsídio cruzado entre os aeroportos brasileiros, é de fundamental relevância que os aeroportos concedidos tenham percentuais das receitas totais auferidas pelas concessionárias destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, para aplicação no setor.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1403

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Item 6.19. “Não será admitida a subcontratação pela Concessionária dos serviços inerentes à Concessão, compreendido como tais os serviços de operação do Aeroporto.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Inclusão de item JUSTIFICATIVA A alteração proposta visa garantir a transferência de tecnologia para as empresas brasileiras por intermédio do envolvimento do operador no Consórcio, bem como que os serviços concedidos serão prestados pelo operador que efetivamente possui a expertise requerida no Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada no mérito,

ajustando dispositivo no Capítulo IX do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1406

Sugerimos que a cláusula 2.16.6 seja alterada como segue: “No caso de fraude no pagamento da Contribuição Variável, decorrente de alterações nas informações constantes nas escriturações fiscais e contábeis, declarações, notas fiscais e outros documentos fiscais/contábeis, bem como na contratação de preços com terceiros cujas notas fiscais indiquem valores diferentes daqueles efetivamente praticados, visando à redução da base de cálculo, o Poder Concedente pode contratar, a seu critério, o auxílio de auditoria, contratada na forma do item 2.16.4, para apurar os valores efetivamente arrecadados, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a nova redação proposta não contempla todas as hipóteses da redação atual, tampouco esclarece os motivos para a alteração, motivo pelo qual se optou por manter a redação do item.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1408

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.22.6. “Durante o estágio 2, da Fase I-A, os

empregados da INFRAERO alocados ao Aeroporto continuarão na condição de contratados da INFRAERO e subordinados à Diretoria da Infraero, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados. A INFRAERO deverá apenas informar os custos trabalhistas do respectivo Aeroporto à Concessionária.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.22.6. “Durante o estágio 2, da Fase I-A, os empregados da INFRAERO alocados ao Aeroporto continuarão na condição de contratados da INFRAERO e subordinados à Diretoria da Infraero, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária arcar com as despesas de qualquer natureza relativa a estes empregados, inclusive os passivos trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho. A INFRAERO deverá apenas informar os custos trabalhistas do respectivo Aeroporto à Concessionária.” Cláusula 2.22.6.1. “Na hipótese de a Concessionária, por qualquer razão, vir a ser responsabilizada por quaisquer obrigações trabalhistas e/ou previdenciárias originadas antes da transferência do contrato de trabalho, a INFRAERO ressarcirá integralmente a Concessionária, por todas e quaisquer despesas, inclusive honorários advocatícios e custas judiciais, decorrentes de tais reclamações e ações, sem prejuízo da indenização por perdas e danos comprovadamente sofridos pela Concessionária.” Cláusula 2.22.6.2. “Caso a Concessionária figure no polo passivo de qualquer ação trabalhista decorrente de questionamento originado antes da transferência do contrato de trabalho, terá direito de regresso em face da Infraero.” JUSTIFICATIVA Considerando que será caracterizada como sucessão trabalhista a transferência dos empregados da INFRAERO à Concessionária, podendo esta última ser convocada à lide para discutir relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tendo que arcar com despesas processuais e de outra natureza, faz-se necessário que o Contrato de Concessão estabeleça de forma clara o procedimento a ser adotado na hipótese da concessionária venha a arcar com custos de qualquer natureza decorrentes de despesas que não são de sua responsabilidade (relacionadas às obrigações anteriores à data de transferência de trabalho). Nesse contexto, faz-se necessário que seja esclarecido (i) qual será a forma pela qual a INFRAERO informará os custos trabalhistas do aeroporto; (ii) se a INFRAERO informará o passivo trabalhista cobrado em juízo (contingenciamento); (iii) se a INFRAERO ingressará em eventuais lides trabalhistas interpostas em face da concessionária referente a passivos trabalhistas decorrente de relações anteriores à

data de transferência do contrato de trabalho; e (iv) se os encargos fiscais e previdenciários também estão contingenciados e informados; e (iv) se

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que durante a o estágio 2 da Fasel-A não cabe à Concessionária qualquer despesa relativa aos empregados da Infraero, cabendo à futura Concessionária e à INFRAERO operacionalizar tal regra, observada legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1410

Sugerimos a alteração da cláusula 2.17, conforme abaixo, tendo em vista já estar prevista a aplicação de penalidade em caso de inadimplemento, qual seja, a Concessionária incorrerá em multa moratória e juros moratórios: “Caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa moratória de 2% (dois por cento) do valor devido, acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC).”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação da cláusula 2.17 traz a possibilidade de o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato para garantir o pagamento dos valores devidos, sendo esta uma importante ferramenta para garantir a execução do planejamento do setor através do Fundo Nacional de Aviação Civil.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1411

Com relação à cláusula 3.1.9.2: Esta cláusula determina que uma comissão paritária de saúde e segurança, formada por representantes da concessionária e do sindicato dos aeroportuários deve ser instalada. Sugerimos que esta cláusula seja excluída, já que existe norma específica - Norma Regulamentadora 5, do Ministério do Trabalho, que determina a criação de uma comissão de prevenção de acidentes de trabalho (CIPA) com regras próprias e representação dos empregados (não necessariamente do sindicato).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regra em questão tem por objetivo garantir a representatividade dos trabalhadores aeroportuários junto à concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1412

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.11. "Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas." TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.11. "Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas, sendo observada a

manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, para aquelas obrigações não previstas no Anexo [] – Obrigações assumidas pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.” Cláusula 3.1.11.1. Não obstante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de mitigar os impactos no plano de negócios da Concessionária, seguem listados no Anexo [] os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, com a descrição dos investimentos necessários para a sua consecução no complexo aeroportuário e respectivos instrumentos contratuais, acordos, compromissos etc., os quais estão em estrita consonância com o PEA.”

JUSTIFICATIVA Considerando que a concessionária está se comprometendo com obrigações extraordinárias que podem impactar negativamente a equação econômico-financeira da concessão e prejudicar toda a sistemática adotada para realização dos investimentos, o que poderia refletir no nível de serviço prestado, o Contrato de Concessão deve prever, como hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, os custos adicionais incorridos devidos às obrigações extraordinárias assumidas em decorrência dos compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Para tanto, é imprescindível que as obrigações já assumidas pelo Poder Público estejam de forma clara no Contrato de Concessão e em estrita consonância com os investimentos vislumbrados no PEA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1413

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas, sendo observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, para aquelas obrigações não previstas no Anexo [] – Obrigações assumidas pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.” Cláusula 3.1.11.1. Não obstante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de mitigar os impactos no plano de negócios da Concessionária, seguem listados no Anexo [] os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, com a descrição dos investimentos necessários para a sua consecução no complexo aeroportuário e respectivos instrumentos contratuais, acordos, compromissos etc., os quais estão em estrita consonância com o PEA.” JUSTIFICATIVA Favor esclarecer quais são as obrigações assumidas pelo Poder Público com o Comitê Olímpico Internacional no que diz respeito à veiculação de publicidade durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. Este esclarecimento se faz necessário para que as proponentes consigam formular as suas propostas considerando eventuais perdas de receitas acessórias relacionadas à publicidade durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no

Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1416

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas, sendo observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, para aquelas obrigações não previstas no Anexo [] – Obrigações assumidas pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.” Cláusula 3.1.11.1. Não obstante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de mitigar os impactos no plano de negócios da Concessionária, seguem listados no Anexo [] os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, com a descrição dos investimentos necessários para a sua

consecução no complexo aeroportuário e respectivos instrumentos contratuais, acordos, compromissos etc., os quais estão em estrita consonância com o PEA.”

JUSTIFICATIVA Considerando que a concessionária está se comprometendo com obrigações extraordinárias que podem impactar negativamente a equação econômico-financeira da concessão e prejudicar toda a sistemática adotada para realização dos investimentos, o que poderia refletir no nível de serviço prestado, o Contrato de Concessão deve prever, como hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, os custos adicionais incorridos devidos às obrigações extraordinárias assumidas em decorrência dos compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Para tanto, é imprescindível que as obrigações já assumidas pelo Poder Público estejam de forma clara no Contrato de Concessão e em estrita consonância com os investimentos vislumbrados no PEA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1417

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE

PROPÕE ABORDAR Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 3.1.11. “Observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas, sendo observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, para aquelas obrigações não previstas no Anexo [] – Obrigações assumidas pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.” Cláusula 3.1.11.1. Não obstante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de mitigar os impactos no plano de negócios da Concessionária, seguem listados no Anexo [] os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, com a descrição dos investimentos necessários para a sua consecução no complexo aeroportuário e respectivos instrumentos contratuais, acordos, compromissos etc., os quais estão em estrita consonância com o PEA.” JUSTIFICATIVA Favor esclarecer quais são as obrigações assumidas pelo Poder Público com o Comitê Olímpico Internacional no que diz respeito à veiculação de publicidade durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. Este esclarecimento se faz necessário para que as proponentes consigam formular as suas propostas considerando eventuais perdas de receitas acessórias relacionadas à publicidade durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em

<http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1424

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 15.2.3. “Garantia de manutenção da vinculação ao Infraprev – Instituto INFRAERO de Seguridade Social.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Considerando a obrigação legal que qualquer empregador deve tratar os empregados ocupantes de mesmo cargo de forma equitativa, vislumbra-se que a vinculação ao Infraprev dos empregados transferidos à concessionária criará distorções à isonomia de tratamento. Isto por que os empregados contratados pela concessionária que não eram do quadro da INFRAERO não poderão aderir ao Infraprev, mas tão somente a outro fundo previdenciário criado pela concessionária que não possuirá os mesmos benefícios da Infraprev. Nesse contexto, sugere-se que seja esclarecido como a concessionária deverá agir em face da problemática de equiparação de tratamento entre os empregados da concessionária, aqui compreendidos entre os novos empregados contratados e os ex-funcionários da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há impedimentos para que a futura concessionária disponibilize planos de benefícios junto ao Infraprev para os demais empregados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1425

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital - Cláusula 3.4. “Ressalvado o disposto no item 6.2.6.8 do Edital, a INFRAERO deverá realizar a integralização do capital subscrito juntamente com o Acionista Privado, devendo ser informada com 30 (trinta) dias de antecedência das datas dos aportes a serem realizados” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Em razão do dispositivo acima transcrito, entende-se que as integralizações de capital pela INFRAERO deverão ocorrer obrigatoriamente pari passu àquelas realizadas pelo acionista privado na Fase I-B. Solicita-se a confirmação desse entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os documentos jurídicos foram alterados no sentido de permitir que a INFRAERO integralize o capital subscrito juntamente com o Acionista Privado na Fase I-B, desde que atendidas as condicionantes trazidas pelo item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1426

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 21 do Edital – Cláusula 5.9. “Compete ao Conselho de Administração nomear o Diretor-Presidente da Concessionária dentre os profissionais indicados em lista tríplice apresentada por empresa especializada em recrutamento profissional, observado o disposto no item 5.3, sendo vedada a fixação de prazo de mandato para este cargo.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Anexo 21 do Edital – Cláusula 5.9. “Compete ao Conselho de Administração nomear o Diretor-Presidente da Concessionária dentre os profissionais indicados em lista tríplice apresentada por empresa especializada em recrutamento profissional, observado o disposto no item 5.3, sendo que o prazo do mandato não poderá ultrapassar 3 (três) anos e a reeleição será permitida.” JUSTIFICATIVA Esta alteração visa observar o disposto no Artigo 143, III, da Lei 6.404/74, conforme alterada, que estabelece que limite ao prazo de gestão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula foi alterada para adequação ao dispositivo legal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1432

15. Edital, Item 4.47.1 e Item 4.47.1.1 Sugerimos que o Item 4.47.1 e o Item 4.47.1.1, ambos do Edital, sejam alterados no sentido de prever de forma clara que, para fins de comprovação da movimentação mínima de passageiros, a Comissão de Licitação considerará os dados divulgados pela “Aiports Council International – ACI” em relação ao respectivo aeroporto, podendo a Proponente, apenas se assim o desejar, adicionalmente comprovar tal movimentação mínima de passageiros também mediante apresentação de atestado emitido pela entidade pública competente, sem prejuízo da confirmação a ser realizada pela Comissão de Licitação, tendo-se por referência os dados da ACI.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a intenção das cláusulas citadas é ampliar as possibilidades de comprovação de movimentação mínima de passageiros por parte dos interessados. Tal intuito encontra-se devidamente espelhado no Edital, que define o atestado como uma faculdade disponível aos interessados e que, se

utilizado, prevalecerá sobre documento emitido pela ACI.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1443

20. Edital, Item 6.2.6.8, Item 6.4 e Item 6.4.1 O Item 6.2.6.8 do Edital prevê que “O Acionista Privado deverá deliberar a criação da Concessionária, subscrever e integralizar o capital social indicado nos itens 6.2.6.6 e 6.2.6.7, no montante correspondente à sua participação, antes do ingresso da INFRAERO como acionista, observadas as condições do item 6.4”. O Item 6.4 do Edital prevê que “A INFRAERO somente subscreverá e integralizará a sua participação no capital social da Concessionária nos termos do item 6.2.6.7 e assinará o Acordo de Acionistas conforme o Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas quando a Adjudicatária comprovar que foi contratada a Garantia de Execução, nos termos do item 6.2.7, bem como subscrito e integralizado o montante de capital social atribuído ao Acionista Privado nos termos dos itens 6.2.6.6 e 6.2.6.7”. O Item 6.4.1 do Edital prevê que “Após a comprovação de que foi contratada a Garantia de Execução e subscrito e integralizado o capital social do Acionista Privado, a INFRAERO terá o prazo de 5 (cinco) dias para realizar e formalizar a subscrição e integralização do capital social da Concessionária, mediante deliberação da assembleia geral da Concessionária para aumentar o capital social para o montante indicado no item 6.2.6.6, bem como assinar o Acordo de Acionistas”. Sugerimos a alteração dos referidos Itens do Edital, com a finalidade de prever a obrigação das partes subscreverem e integralizarem suas respectivas participações societárias na Concessionária de forma concomitante e na mesma proporção de sua participação societária (INFRAERO 49% e Acionista Privado 51%). Caso haja impossibilidade da alternativa proposta acima, sugerimos as seguintes possibilidades: a. Diluição da Infraero, ou b. Admissão de cobertura de caixa da Concessionária por meio de dívida entre Acionistas (mútuo) ou dívida subordinada aceita pelo BNDES.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os documentos jurídicos foram alterados no sentido de permitir que a INFRAERO integralize o capital subscrito juntamente com o Acionista Privado na Fase I-B, desde que atendidas as condicionantes trazidas pelo item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1446

21. Edital, Item 6.2.7.1 Sugerimos a alteração do Item 6.2.7.1 do Edital no sentido de prever que a contratação da Garantia de Execução seja de responsabilidade da Concessionária, e não exclusiva da Adjudicatária, vez que se trata de uma obrigação decorrente do Contrato e, assim, da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico. Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1462

Sugerimos alteração da Subcláusula 15.2.1 do Contrato no sentido de prever expressamente a exceção da demissão por justa causa à obrigação da Concessionária assegurar aos empregados que forem transferidos o direito de garantia de emprego pelo período 5 (cinco) anos, contados da data de transferência.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a garantia de emprego de que trata a subcláusula 15.2.1 deve observar a legislação trabalhista correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1464

Sugerimos a exclusão da Subcláusula 15.4.1 do Contrato, vez que Subcláusula 15.4 do Contrato já prevê a apresentação do plano de carreiras e de cargos e salários à ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a subcláusula tem como finalidade a apreciação do plano de carreiras e cargos para os trabalhadores em assembleia, não se confundido com a relação de equivalência que deve ser apresentada à ANAC. Tal apreciação pelos funcionários tem por vistas dar publicidade aos mesmos, já que os envolve diretamente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1468

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 6 O Item 6, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, dispõe acerca dos Elementos Aeroportuários Obrigatórios. Solicitamos que a ANAC disponibilize uma lista contendo informações acerca da frota de veículos atualmente existente e de posse da INFRAERO em cada aeroporto a ser concedido (no mínimo, quantidade, tipo e ano), utilizados na operação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a lista contendo informações acerca da frota de veículos atualmente existente e de posse da Infraero, assim como dos demais bens da concessão será disponibilizada no Termo de Aceitação Provisória - TAP. O TAP é um Anexo do Contrato e tem por objetivo apresentar inventário com todos os bens existentes e integrantes do Aeroporto, nos termos do Contrato de Concessão, com a indicação do estado de conservação e operação dos referidos bens.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1469

48. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 6.2 O Item 6.2, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca da nomeação de auditor independente pela Concessionária para cada exercício financeiro. Sugerimos a alteração do Item citado, com a finalidade de conceder um prazo maior de nomeação do auditor independente, qual seja, 05 (cinco) anos, conforme práticas adotadas pelas grandes empresas. Caso não seja aceita a sugestão, esclarecer se o auditor deverá ser diferente para cada ano ou não.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a auditoria independente deve ser nomeada a cada exercício, observado o disposto no item 5.3, alínea k do Anexo 21 - Acordo de Acionistas. Observado esse procedimento, pode haver repetição da empresa responsável pela auditoria independente em períodos sucessivos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1471

26. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Considerandos O Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas) do Edital prevê que “Considerando que a INFRAERO, com a finalidade de contribuir na captação dos recursos necessários para implementação da Concessão do Aeroporto _____, (i) realizará na Concessionária um aporte de capital inicial no valor de R\$ [_____] ([_____] _____ reais) e (ii) realizará na Concessionária novos aportes de capital;”. Solicitamos esclarecer como será formado o capital social a ser integralizado pela Infraero, seja o inicial ou os decorrentes de novos aportes. Será mediante contribuições em dinheiro ou com algum outro bem, observado o disposto nos artigos 7º a 10 e demais relacionados da Lei das S.A.? Caso seja possível integralização por meio de outros bens, não dinheiro, favor discriminá-los.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme previsto nos artigos 6.2.6.6 e 6.2.6.7, o capital social mínimo da Concessionária deverá ser subscrito e integralizado em moeda corrente nacional. Ademais, destaca-se que, conforme disposto no Acordo de Acionistas (Anexo 21 ao Edital), após a integralização de capital social indicada no item 6.2.6.7 do Edital, o Acionista Privado e a INFRAERO deverão realizar as demais integralizações do capital social da Concessionária de acordo com o cronograma e condições acordados pelas partes, observado o disposto

no Contrato de Concessão e seus anexos, assim como os prazos contratados com os Financiadores.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1475

Contrato, Anexo 2 (PEA), Itens 8.3.1 e 8.6.1 Sugerimos alteração da redação dos Itens 8.3.1 e 8.6.1, ambos do Anexo 2 (PEA), do Contrato, a fim de evitar um investimento desnecessário para o pleno atendimento da demanda real de cada aeroporto e um desconforto para o passageiro à medida que esses investimentos não forem necessários pela demanda, mas sim impostos para serem realizados até uma determinada data. Os itens citados acima passariam a conter a seguinte redação: “8.3.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.500 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e capazes de operar simultaneamente,, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais.” “8.6.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 215.100 movimentos anuais, início de construção de pelo menos uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 3.000 metros, projetada para aeronaves Código F, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 paralelas e capazes de operar simultaneamente, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 262.900 movimentos anuais.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada para que a obrigatoriedade da construção de novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão se dará mediante gatilho de investimentos e não mais por data pré-fixada. Todavia, em relação ao Aeroporto de Confins, resta mantida a data estabelecida em

dispositivo levado à Audiência uma vez que o Governo Federal adotou como premissa a construção de novo sistema de pista no referido aeroporto, independentemente da demanda, em razão da disponibilidade de uma única pista e da importância da disponibilização de uma solução alternativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1479

O Item 8.5.1, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, dispõe acerca da obrigação da concessionária realizar investimentos em infraestrutura relacionados a “Adequação das instalações para armazenamento de carga em atendimento aos compromissos assumidos pelo Brasil junto ao Comitê Olímpico Internacional para os Jogos Olímpicos de 2016”. Solicitamos esclarecer de forma pormenorizada e prever no PEA a que adequação se está fazendo referência no item citado, bem como informar se existe algum tipo específico de carga a ser armazenada e as especificações técnicas do tipo de armazém necessário para armazenar esta carga.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os compromissos assumidos pelo Brasil junto ao Comitê Olímpico Internacional para os Jogos Olímpicos de 2016 no tocante às instalações para armazenamento de carga podem ser consultados por meio do link: <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1498

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 12 Solicitamos esclarecer qual o padrão de qualidade dos serviços prestados atualmente nos aeroportos a serem concedidos, especialmente concernentes aqueles objeto dos indicadores de qualidade de serviço previstos na Tabela 2, do Apêndice C, do Anexo 2 (PEA), do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a lista com os indicadores de qualidade de serviço – IQS a serem avaliados nos Aeroportos de Confins e Galeão estão disponíveis no Apêndice C do Anexo 2 da Minuta do Contrato de Concessão. Informa adicionalmente que, informações relativas às pesquisas de qualidade realizadas no passado nos aeroportos da INFRAERO deverão ser consultadas através do endereço eletrônico <http://www.aviacaocivil.gov.br/noticias/2013/05/relatorio-indic-v-geral.pdf>

As referidas pesquisas utilizam indicadores especificados em seus relatórios.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1502

A Cláusula 10.9 estabelece que a ANAC pode autorizar os financiadores a assumirem o controle da concessionária para promover a reestruturação financeira e assegurar a continuidade da exploração do objeto da concessão. Sugerimos que esta cláusula contenha texto autorizando os financiadores a subcontratarem um operador devidamente qualificado na hipótese destes exercerem o direito de assumir o controle.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme cláusula 3.1.4 do Contrato de Concessão, é dever da concessionária “manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na

licitação”, o que inclui a participação de operador devidamente qualificado no consórcio. Todavia, em razão da excepcionalidade da hipótese de assunção da concessão pelo financiador, considera-se pertinente a contribuição, motivo pelo qual serão realizados os ajustes necessários para refletir tal entendimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1503

Contrato, Anexo 3 (Obras do Poder Público) Solicitamos que sejam disponibilizados pela ANAC os contratos celebrados que tenham por objeto os projetos em andamento, mencionados na Tabela 1 do Anexo 3 do Contrato de Concessão (Obras do Poder Público), assim como o percentual de progresso físico das obras. Para os demais projetos em licitação, solicitamos que sejam disponibilizados os seus respectivos editais e anexos. Ademais, sugerimos que a referida tabela seja atualizada quando da publicação do edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações relativas às obras e contratos dos respectivos aeroportos podem ser obtidas no Relatório "Projetos Atuais Empreendidos Pelo Poder Público" no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental disponíveis em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/, podendo ainda eventuais esclarecimentos que se façam necessários ser solicitados pelo e-mail concessaoaeroportosgaleaoconfins@infraero.gov.br. Também podem ser agendadas visitas aos aeroportos pelos e-mails visitaaeroconfins@infraero.gov.br e visitaaerogaleao@infraero.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1505

Contrato, Anexo 3 (Obras do Poder Público) Solicitamos que sejam disponibilizados pela ANAC os contratos celebrados que tenham por objeto os projetos em andamento, mencionados na Tabela 1 do Anexo 3 do Contrato de Concessão (Obras do Poder Público), assim como o percentual de progresso físico das obras. Para os demais projetos em licitação, solicitamos que sejam disponibilizados os seus respectivos editais e anexos. Ademais, sugerimos que a referida tabela seja atualizada quando da publicação do edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações relativas às obras e contratos dos respectivos aeroportos podem ser obtidas no Relatório "Projetos Atuais Empreendidos Pelo Poder Público" no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental disponíveis em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/, podendo ainda eventuais esclarecimentos que se façam necessários ser solicitados pelo e-mail concessaoaerportosgaleaoconfins@infraero.gov.br. Também podem ser agendadas visitas aos aeroportos pelos e-mails visitaaeroconfins@infraero.gov.br e visitaaerogaleao@infraero.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1509

32. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 3.4 Sugerimos a alteração do Item 3.4, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, para que passe a vigorar com a seguinte redação: "Ressalvado o disposto no item 6.2.6.8

do Edital, a INFRAERO deverá realizar a integralização do capital subscrito, correspondente a sua respectiva participação acionária, juntamente com o Acionista Privado, devendo ser informada com 30 (trinta) dias de antecedência das datas dos respectivos aportes a serem realizados.”. (texto sublinhado corresponde às inclusões que sugerimos)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme previsto no Acordo de Acionistas (Anexo 21 ao Edital), o Acionista Privado deverá aportar recursos necessários para a cobertura de todas e quaisquer deficiências de recursos que a Concessionária venha a enfrentar para realizar o pleno atendimento do PEA, caso estes sejam superiores ao montante mínimo inicialmente subscrito. A INFRAERO terá a opção de acompanhar o Acionista Privado e, caso não o faça, terá sua participação na sociedade diluída. Destaca-se que somente no que tange à Fase I-B e desde que atendidas as condicionantes constantes no item 3.5.1 de citado Anexo o acompanhamento de integralização de capital será compulsório. Por essa razão, a mudança de redação sugerida não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1513

59. Contrato, Subcláusula 2.16.5 Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.16.5 do Contrato no sentido de prever que, ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos deverá ocorrer por meio de cobrança específica, sendo que a execução da garantia somente ocorrerá na hipótese de inadimplemento da referida cobrança específica.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que será alterada a Subcláusula 2.16.5 do Contrato no sentido de prever que, ao final do processo administrativo para

averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos deverá ocorrer por meio de cobrança específica, sendo que a execução da garantia somente ocorrerá na hipótese de inadimplemento da referida cobrança específica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1514

33. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 3.5 O Item 3.5, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca do aporte de recursos necessários para a cobertura de todas e quaisquer deficiências de recursos que a Concessionária venha a enfrentar para realizar o pleno atendimento ao Plano de Exploração Aeroportuário (PEA), caso estes sejam superiores ao montante mínimo inicialmente subscrito. Sugerimos que a obrigação do aporte de recursos mencionado seja tanto do Acionista Privado, quanto da Infraero, na proporção de sua respectiva participação acionária. Ademais, entendemos que caso qualquer dos acionistas não realize o aporte em questão, deverão ser previstas penalidades, tais como diluição e/ou perda do exercício do direito de voto e/ou venda compulsória. Está correto esse entendimento? E neste caso, qual o percentual mínimo que a INFRAERO poderá ser diluída? Quais passarão a ser os direitos e obrigações dela com este percentual mínimo? Sugerimos que todas essas disposições estejam previstas no Anexo 21 do Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme o item 3.5 do Acordo de Acionistas (Anexo 21), há a possibilidade de diluição da INFRAERO tendo em vista que a empresa tem a opção de acompanhar o Acionista Privado, tendo sua participação na Concessionária reduzida caso não o faça. Já no item 3.5.1, que trata especificamente dos investimentos da Fase I-B do Contrato, a INFRAERO está obrigada a acompanhar os aumentos de capital necessários para realizar os investimentos dessa Fase, na proporção de sua participação e observadas as

condições dispostas no item. A redução da participação da INFRAERO na Concessionária não acarretará quaisquer perdas de direitos e obrigações por parte da INFRAERO e se dará nos termos da lei 6.404/1976, quando aplicáveis.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1516

34. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 3.5.1 O Item 3.5.1, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca da obrigação da INFRAERO acompanhar os aumentos de capital necessários para realizar os investimentos da Fase IB do Contrato. Sugerimos que seja prevista expressamente uma penalidade caso a INFRAERO descumpra a referida obrigação, além de ser, automaticamente, diluída sua participação acionária, em linha com os comentários ao item 3.5.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme o item 3.5 do Acordo de Acionistas (Anexo 21), há a possibilidade de diluição da INFRAERO tendo em vista que a empresa tem a opção de acompanhar o Acionista Privado, tendo sua participação na Concessionária reduzida caso não o faça. Já no item 3.5.1, que trata especificamente dos investimentos da Fase I-B do Contrato, a INFRAERO está obrigada a acompanhar os aumentos de capital necessários para realizar os investimentos dessa Fase, na proporção de sua participação e observadas as condições dispostas no item. A redução da participação da INFRAERO na Concessionária não acarretará quaisquer perdas de direitos e obrigações por parte da INFRAERO e se dará nos termos da lei 6.404/1976, quando aplicáveis. Ademais, as penalidades e procedimentos em caso de não integralização de capital seguirão a legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1519

35. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 3.6 Sugerimos a alteração do Item 3.6 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Anexo 21, do Edital, no seguinte sentido: “Concomitantemente à celebração deste Acordo, o Acionista Privado deverá providenciar a apresentação de uma garantia de fiel pagamento dos valores devidos a título do montante de sua respectiva subscrição de capital, emitida pelos Acionistas do Acionista Privado, de acordo com a respectiva participação de cada um destes no Acionista Privado, substancialmente na forma do Apêndice B (Modelo de Garantia dos Acionistas do Acionista Privado)”. Ademais, sugerimos que a inclusão de item que preveja a obrigação da INFRAERO também conceder uma garantia de fiel pagamento dos valores devidos a título do montante de sua respectiva subscrição de capital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, quanto à primeira contribuição, a redação atual já especifica que cada acionista do Acionista Privado deverá apresentar a garantia conforme sua respectiva participação e, portanto, desnecessária a modificação. Quanto à segunda contribuição, relativa à obrigação da INFRAERO em conceder uma garantia fiel, cumpre informar que o Edital e seu Anexo 21 preveem as obrigações, formas e prazos para subscrição e integralização de capital pela Infraero, aplicando-se, para as demais hipóteses não previstas nos documentos do certame, a legislação societária. Destaca-se ainda que a exigência de garantia de fiel pagamento se dá pois o Acionista Privado é composto de diversas pessoas jurídicas, onde cada uma delas deve se comprometer com as cláusulas contratuais e com os termos do Acordo de Acionista. No que tange à Infraero, a assunção da obrigação se dá diretamente pela assinatura do próprio Acordo de Acionista, não necessitando de termo complementar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1521

36. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 4.1 O Item 4.1, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca da vedação de transferência de ações ou de direito inerente a elas. Sugerimos prever uma exceção à referida obrigação, qual seja, a transferência pelo Acionista Privado a Partes Relacionadas, considerando que tal ressalva é aplicada à Infraero, conforme disposto no Item 4.1.1 do referido documento. Caso a sugestão não seja acolhida, sugerimos a exclusão do referido item, a fim de manter o equilíbrio de direitos entre o Acionista Privado e a Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação de transferência de ações ou direitos inerentes a elas é importante para assegurar que o controle majoritário por parte do grupo ou consórcio vencedor do leilão não seja alterado.

Em um ambiente jurídico em que o entrelaçamento societário é preponderante, em que complexos e imprecisos conceitos como o de influência relevante são necessários para determinar de onde vem o controle de uma companhia, mesmo operações entre partes relacionadas podem alterar o grupo de controle de uma empresa.

O mesmo não se aplica à Infraero, e suas subsidiárias, por se tratar de empresa pública com a totalidade do capital social integralizado pela União.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1529

38. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 4.4 O Item 4.4, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, dispõe acerca do direito da INFRAERO em realizar a venda conjunta de suas ações no caso de terceiros adquirirem o Controle da Concessionária ou do Acionista Privado. Sugerimos a exclusão do item mencionado, vez que é característica inerente ao modelo brasileiro adotado que a INFRAERO seja detentora de participação acionária em todas as concessionárias de aeroportos. Se não acatada a sugestão, solicitamos que seja excluída a menção ao Controle do Acionista Privado, pois entendemos que esse fato não justifica o tag along, tampouco o tag along se mostra viável em caso de alteração do Controle do Acionista Privado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o mecanismo de tag along tem como objetivo proteger o acionista minoritário e está amparado nos termos da Lei 6.404/76.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1534

67. Contrato, Subcláusula 3.1.10 A Subcláusula 3.1.10 do Contrato prevê como dever da Concessionária “observar, exceto na hipótese de contratação de prestação de serviços pela Infraero, as restrições às terceirizações para cada aeroporto, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do edital, devendo adaptar-se a eventuais alterações posteriores imputáveis a Concessionária”. Sugerimos que tal obrigação seja excluída ou que seja esclarecido o motivo pelo qual a contratação de prestação de serviços pela INFRAERO é uma exceção à regra prevista na subcláusula mencionada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que esta cláusula tem como objetivo garantir que as atividades essenciais nos aeroportos concedidos sejam realizadas por quadro próprio da concessionária, visando a segurança das operações e o atendimento aos direitos trabalhistas dos trabalhadores aeroportuários. No caso da terceirização de atividades para a Infraero, esta é permitida, pois a empresa possui experiência da operação dos aeroportos de Galeão e Confins, e assim detém o conhecimento das características operacionais do sítio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1536

A Cláusula 10.9 estabelece que a ANAC pode autorizar os financiadores a assumirem o controle da concessionária para promover a reestruturação financeira e assegurar a continuidade da exploração do objeto da concessão. Sugerimos que a cláusula contenha texto autorizando os financiadores a subcontratarem um operador devidamente qualificado na hipótese destes exercerem o direito de assumir o controle.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme cláusula 3.1.4 do Contrato de Concessão, é dever da concessionária “manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação”, o que inclui a participação de operador devidamente qualificado no consórcio. Todavia, em razão da excepcionalidade da hipótese de assunção da concessão pelo financiador, considera-se pertinente a contribuição, motivo pelo qual serão realizados os ajustes necessários para refletir tal entendimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1537

68. Contrato, Subcláusula 3.1.11 A Subcláusula 3.1.11 do Contrato prevê como dever da Concessionária “observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do presente Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas”. Sugerimos que todos os investimentos já assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016 sejam expressamente discriminados no Contrato e explicitar que tal obrigação deve ser cumprida pela Concessionária exclusivamente em relação àqueles compromissos já previstos no Contrato, sendo que qualquer outro investimento ou ação ensejará a readequação do equilíbrio econômico-financeiro contratual. Ademais, solicitamos esclarecer em qual item do Edital ou de seus anexos estão descritos os compromissos assumidos pelo Poder Público relacionados aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, mencionados na Subcláusula 3.1.11 citada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1543

39. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.1, ii Sugerimos a exclusão do Item 5.1, ii, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, que prevê aos empregados da Concessionária o direito de eleger um membro do Conselho de Administração. A Lei das S.A., em seu artigo 140, parágrafo único, prevê a possibilidade dos empregados indicarem representante no Conselho de Administração e a forma para que isso ocorra, mas não prevê a obrigatoriedade. Nesse sentido, entendemos desnecessário este item, cabendo às acionistas indicarem os membros aos referidos cargos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1546

40. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.3, b) Sugerimos a alteração do Item 5.3, b), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, no seguinte sentido: “qualquer alteração do Estatuto Social da Concessionária, com exceção das alterações decorrentes de aumento de capital social, dentro do limite do capital autorizado;”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há obrigatoriedade de definição

de capital autorizado, podendo este ser definido pelos sócios da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1555

43. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.3 (i) Sugerimos alteração da redação do item 5.3 (i), do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, a fim de que tanto a INFRAERO quanto o Acionista Privado possam vetar contratos com Partes Relacionados, a fim de equiparar os direitos de todos os Acionistas da Concessionária. “Tanto a INFRAERO quanto o Acionista Privado poderão vetar a celebração de qualquer contrato, acordo, arranjo ou compromisso com qualquer Parte Relacionada dos Acionistas, ou alteração ou aditamento de qualquer deles, salvo se em termos e condições de mercado.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o direito de veto se aplica apenas à Infraero, por ser acionista minoritária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1566

81. Contrato, Subcláusula 5.2 A Subcláusula 5.2 do Contrato prevê em seus subitens os riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar a Revisão Extraordinária. Sugerimos incluir previsão, na referida Subcláusula, que disponha como risco do Poder Concedente os custos relacionados a qualquer investimento ou

ação relacionada aos compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, que não estejam previstos inicialmente no Contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1567

81. Contrato, Subcláusula 5.2 A Subcláusula 5.2 do Contrato prevê em seus subitens os riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar a Revisão Extraordinária. Sugerimos incluir previsão, na referida Subcláusula, que disponha como risco do Poder Concedente os custos relacionados a qualquer investimento ou ação relacionada aos compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, que não estejam previstos inicialmente no Contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de

2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1568

47. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.9 Sugerimos a alteração do Item 5.9, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, com a finalidade de prever que o Diretor-Presidente será indicado em lista tríplice apresentada pelo Acionista Privado e aprovado por empresa especializada em recrutamento profissional. Ademais, sugerimos prever um prazo determinado de mandato para o cargo do Diretor-Presidente e outros Diretores, conforme previsto no artigo 143, inciso III, da Lei federal nº 6.404/76. Diante disso, sugerimos a seguinte redação: “Compete ao Conselho de Administração nomear o Diretor-Presidente e os demais membros da Diretoria da Concessionária, sendo o Diretor-Presidente nomeado dentre os profissionais indicados em lista tríplice apresentada pelo Acionista Privado e aprovada por empresa especializada em recrutamento profissional, observado o disposto no item 5.3, todos com mandato unificado de [completar] anos.”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a formação de lista tríplice por empresa especializada em recrutamento profissional está sendo adotada como uma boa prática de gestão a ser aplicada pela futura concessionária. Quanto à cláusula, a ANAC informa que a cláusula em comento foi alterada para adequação ao dispositivo

legal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1576

Considerando que a definição e a estratégia de comunicação do plano de cargos e salários deve estar sob a decisão da Concessionária, sugerimos a exclusão da cláusula 15.4.1

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a subcláusula tem como finalidade a apreciação do plano de carreiras e cargos para os trabalhadores em assembleia, não se confundido com a relação de equivalência que deve ser apresentada à ANAC. Tal apreciação pelos funcionários tem por vistas dar publicidade aos mesmos, já que os envolve diretamente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1579

Sugerimos a exclusão das cláusulas 15.2.3 e 15.3, pois as mesmas geram obrigações de contribuições para a Concessionária ao plano de previdência privada durante todo o período de concessão. Isto porque, embora a cláusula 15.2.3 estabeleça tal obrigação somente para os empregados transferidos, a legislação atual estabelece que, quando uma empresa possui plano de previdência privada, este plano deve ser disponibilizado à totalidade dos empregados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há impedimentos para que a futura concessionária disponibilize planos de benefícios junto ao Infraprev para os demais empregados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1594

3.10.4. Considerando que no edital do processo concessório para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro, em Guarulhos/SP, Viracopos, em Campinas, e Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília/DF exigiu-se que o Operador Portuário detivesse pelo menos 10% de participação do consórcio e à mingua de fundamento legal, queira a Agência Reguladora esclarecer os motivos que a levaram a exigir que "o operador aeroportuário deverá deter pelo menos vinte e cinco por cento de participação no consórcio".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Cabe ressaltar, ademais, que a exigência de 25% de participação do operador aeroportuário nos Consórcios visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário nas atividades e investimentos da Concessionária e o efetivo aproveitamento do know how e tecnologia associados às empresas que já

desempenham relevante papel nos maiores aeroportos internacionais do mundo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1595

ITEM COMENTADO: Item 5.3, alínea “k”, do Anexo 21 do Edital, Minuta de Acordo de Acionistas "5.3. As Partes concordam em exercer seus direitos de voto e a atuar de forma a assegurar que nenhuma ação ou decisão seja realizada com relação às seguintes matérias sem que haja o consentimento expresso e por escrito da INFRAERO, o que se dará por meio de deliberação dos seus representantes, na Assembleia Geral ou no Conselho de Administração, conforme a matéria a ser deliberada, sendo que qualquer manifestação de veto por parte da INFRAERO deverá ser devidamente justificada: (...) k. nomeação do auditor interno;" **CONTRIBUIÇÃO:** Considerando que o objeto da concessão de serviços públicos é dinamizar o investimento em infraestrutura aeroportuária e melhorar os serviços para os usuários, a figura do auditor interno pode reduzir a agilidade da concessionária. Os membros do Conselho de Administração indicados pela Infraero, como membros de qualquer conselho de administração já têm acesso a todas as informações da concessionária. Nesse contexto, a figura do auditor interno não acrescenta direitos para os acionistas e prejudica a gestão da Concessionária. No que toca à correspondência das informações econômico-financeiras reportadas pela concessionária com a realidade econômico-financeira da concessionária, os auditores externos independentes da concessionária são contratados exatamente para realizar essa checagem, seguindo melhores práticas, e essas informações estarão também acessíveis para todos os membros do Conselho de Administração.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a auditoria interna tem como

objetivo verificar a existência, a suficiência e a aplicação das normas e controles internos, bem como contribuir para o seu aperfeiçoamento, consistindo em uma boa prática de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1596

Em impugnação apresentada ao item 4.46 do edital do processo concessório para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro, em Guarulhos/SP, Viracopos, em Campinas, e Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília/DF contra a exigência de habilitação técnica pautada no processamento mínimo de 5 milhões de passageiros/ano, esta Agência Reguladora afirmou que: 'Quanto ao montante de 5 milhões de passageiros, o valor tem origem em avaliações da área técnica. Primeiramente foi levantado o movimento de passageiros verificado nos anos de 2007 a 2010 nos aeroportos em pauta, consolidados em gráfico a seguir disposto. Cabe destacar que os dados de 2011 não foram considerados, pois os documentos jurídicos do edital em questão foram produzidos em tal ano, não havendo, portanto, valor consolidado. Deste levantamento, cogitou-se, inicialmente, exigir para cada aeroporto qualificação técnica equivalente ao volume de passageiros processados no referido aeroporto no ano de 2010, ano anterior ao lançamento dos documentos jurídicos, compondo, assim, montante apurado com base em valor consolidado. Baseado nesta linha de raciocínio, ter-se-ia como requisito de habilitação técnica o processamento de 26 milhões de passageiros para o Aeroporto de Guarulhos, 14 milhões de passageiros para o Aeroporto de Brasília e 5 milhões de passageiros para o Aeroporto de Campinas (Viracopos). Entretanto, ao avaliar a viabilidade de tais quesitos, deparou-se com drástica redução no fator concorrencial, visto existem poucos operadores aeroportuários no mundo que operam mais passageiros que Guarulhos, sendo este o maior aeroporto da América Latina. Ademais, dentre os aeroportos de grande volume de processamento de passageiros, verificam-se diversos administrados pelo próprio

governo. Diante de tal cenário, definiu-se pelo critério de habilitação técnica pautada na movimentação verificada no ano de 2010 no menor dos três aeroportos a serem concedidos, de forma a viabilizar maior número de concorrentes, assegurada a capacidade técnica necessária para garantir a continuidade do serviço público prestado.” Queira a ANAC esclarecer, considerando os princípios da motivação, impessoalidade, publicidade, transparência, o que mudou para se estabelecer a exigência de comprovação pelo Operador Aeroportuário no processamento mínimo de 35 milhões de passageiros/ano para a operação dos Aeroportos Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim e Internacional de Confins – Tancredo que movimentaram, em 2012, 17.495.737 e 10.398.296 de passageiros, respectivamente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Tonie Hulme Deccache

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1597

Item 4.46. Considerando os dados da Aeroports International Council (ACI), existem apenas 31 (trinta e um) Operadores Aeroportuários que processam no mínimo 35 milhões de passageiros/ano, sendo certo que, nos últimos anos, apenas 7 (sete) participaram de licitações internacionais e que, dos licitantes da última rodada, apenas 5 (cinco) estariam habilitados, essa exigência não restringe sobremaneira o universo de possíveis competidores?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1603

A regra do Edital de Leilão contida no item 3.10.4, segundo a qual “o operador aeroportuário deverá deter pelo menos vinte e cinco por cento de participação no consórcio” não tem fundamento em lei federal, especialmente no art. 19 da Lei nº 8.987/95, violando a liberdade constitucional de contratar. Assim, sem fundamento em

lei ordinária federal, essa regra do Edital se imiscui no funcionamento interno de entidade privada. Ademais, a circunstância de o operador aeroportuário deter 0,01% ou 99,99% de participação no Consórcio é irrelevante para efeito de responsabilidade perante o Poder Concedente, uma vez que o §2º do art. 19 da Lei nº 8.987/95 impõe a responsabilidade solidária de todas as empresas consorciadas. Em vista do exposto, sugere-se que seja excluída a disposição do Edital de Leilão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Cabe ressaltar, ademais, que a exigência de 25% de participação do operador aeroportuário nos Consórcios visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário nas atividades e investimentos da Concessionária e o efetivo aproveitamento do know how e tecnologia associados às empresas que já desempenham relevante papel nos maiores aeroportos internacionais do mundo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1605

O Edital de Leilão estabelece em seu item 6.2.6.6 valores para o capital mínimo da Concessionária para cada um dos Aeroportos objetos da concessão, o qual deverá ser subscrito à razão de 51% (cinquenta e um por cento) pelo Acionista Privado e 49% (quarenta e nove por cento) pela Infraero. Tendo em vista que o Edital trata de capital social “mínimo” e não de capital social “inicial”, pergunta-se se a INFRAERO

terá a obrigação de subscrever o montante de capital necessário para atingir a sua participação de 49% caso o Acionista Privado entenda que o capital social inicial da Concessionária tenha que ser superior ao montante mínimo estabelecido.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme o item 3.5 do Acordo de Acionistas (Anexo 21), há a possibilidade de diluição da INFRAERO tendo em vista que a empresa tem a opção de acompanhar o Acionista Privado, tendo sua participação na Concessionária reduzida caso não o faça. Já no item 3.5.1, que trata especificamente dos investimentos da Fase I-B do Contrato, a INFRAERO está obrigada a acompanhar os aumentos de capital necessários para realizar os investimentos dessa Fase, na proporção de sua participação e observadas as condições dispostas no item. A redução da participação da INFRAERO na Concessionária não acarretará quaisquer perdas de direitos e obrigações por parte da INFRAERO e se dará nos termos da lei 6.404/1976, quando aplicáveis. Ademais, as penalidades e procedimentos em caso de não integralização de capital seguirão a legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1607

O item 6.2.6.8 prevê um descasamento nos aportes iniciais realizados na Concessionária pela INFRAERO e pelo Acionista Privado, definindo que o Acionista Privado deverá deliberar a criação da Concessionária, subscrever e integralizar o capital social indicado nos itens 6.2.6.6 e 6.2.6.7, no montante correspondente à sua participação, antes do ingresso da INFRAERO como acionista, observadas as condições do item 6.4, que dispõe que a INFRAERO apenas subscreverá e integralizará a sua participação no capital social da Concessionária e assinará o Acordo de Acionistas após a comprovação de contratação da Garantia de Execução e subscrição e integralização do montante do capital social atribuído ao Acionista

Privado. A esse respeito, indaga-se o motivo do referido descasamento de aportes entre Acionista Privado e Infraero, e se questiona a necessidade de comprovação de contratação da Garantia de Execução anteriormente ao ingresso da INFRAERO na Concessionária. Nesse cenário, é importante destacar que a contratação de Garantia de Execução sem a possibilidade de outorga de contragarantias ou quaisquer outras contrapartidas de forma equitativa por todos os acionistas da Concessionária, quais sejam, Acionista Privado e Infraero, será inevitavelmente dificultada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula será alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase-B do Contrato.

Informa, ainda, que a contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico. Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1608

O Edital de Leilão atribui a responsabilidade integral por parte da adjudicatária pela contratação da Garantia de Execução em nome da Concessionária, isentando a INFRAERO da obrigação de apresentação de contragarantia ou ônus direto sobre a contratação. Tendo em vista que a Concessionária será responsável pela contratação da Garantia de Execução (e não seus acionistas), a impossibilidade de outorga de contragarantias pela INFRAERO dificulta em grande escala a contratação desta garantia pela Concessionária, onerando de forma excessiva o Acionista Privado por

uma obrigação atribuível à Concessionária (e, indiretamente, todos os seus acionistas). Consequentemente, indaga-se se esta disposição será excluída do Edital de Leilão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico. Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1612

O item 5.9.3 do Acordo de Acionistas estabelece a obrigatoriedade dos seguintes Comitês de Assessoramento vinculados ao Conselho de Administração da Concessionária: Engenharia e Investimentos, Operação e Comercial. A respeito, indaga-se quais os critérios, competências, atribuições e composição de tais Comitês de Assessoramento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a composição, bem como as competências e atribuições serão livremente definidos pelos sócios, observada a legislação específica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1617

A cláusula 3.1.11 da minuta do Contrato de Concessão estabelece a obrigação específica da Concessionária de observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, ainda que posteriores à data de assinatura do Contrato, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas. Entende-se que esta cláusula define obrigações posteriores à própria assinatura do Contrato e está vinculada a fatores incertos, totalmente dependentes da discricionariedade do Poder Público. Pede-se, portanto, esclarecimentos quanto à abrangência que os referidos compromissos assumidos pelo Poder Público podem ter, visto que, não obstante o cumprimento dos compromissos do Poder Público pela Concessionária possa ser objeto de Revisão Extraordinária, um melhor entendimento dos impactos que esta cláusula pode acarretar é essencial para a análise da proposta a ser apresentada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Portugal Ribeiro & Navarro Prado Advogados - Denise Nefussi Mandel

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1618

ITENS COMENTADOS: 8.3.1 e 8.6.1, do Anexo II, Plano de Exploração Aeroportuária. 8.3.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.500 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2020, o que ocorrer primeiro. 8.6.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 215.100 movimentos anuais, início de construção de pelo menos uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 3.000 metros, projetada para aeronaves Código F, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 262.900 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2021, o que ocorrer primeiro.

CONTRIBUIÇÃO: Essas disposições exigem que os respectivos concessionários até 2020 e 2021 iniciem a implantação de nova pista em Confins e Galeão, respectivamente, mesmo que não tenha sido atingida a demanda prevista nas respectivas disposições. Essa implantação até uma data marco, independentemente do atingimento da demanda, tem impacto muito relevante no fluxo de caixa da concessão, e vai levar potenciais concessionários a reduzir de forma relevante o valor a ser oferecido em pagamento pelos aeroportos, podendo, inclusive, comprometer outros investimentos que se façam necessários antes da pista para melhorar e/ou manter o nível de serviço. Sugerimos, assim, que os gatilhos de investimento sejam motivados, única e exclusivamente, pelo atendimento da demanda e/ou níveis de serviço. De fato, esses dois requisitos irão garantir a construção da segunda pista dentro do período da concessão, no momento correto, garantindo a adequada prestação do serviço pela concessionária, nos termos do contrato de concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada para que a obrigatoriedade da construção de novo sistema de pistas no Aeroporto do Galeão se dará mediante gatilho de investimentos e não mais por data pré-fixada. Todavia, em relação ao Aeroporto de Confins, resta mantida a data estabelecida em dispositivo levado à Audiência uma vez que o Governo Federal adotou como premissa a construção de novo sistema de pista no referido aeroporto, independentemente da demanda, em razão da disponibilidade de uma única pista e da importância da disponibilização de uma solução alternativa.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1623

As obrigações do acionista estipuladas pela INFRAERO neste Edital diferem daquelas obrigações previstas no edital de concessão anterior a este, sem que possam ser verificadas razões objetivas para a alteração realizada. Registre-se que a alteração verificada neste Edital rompe o equilíbrio que deve existir entre as empresas estatais e as empresas privadas, quando ambas atuam em um mesmo mercado, como é o caso da INFRAERO e das demais concessionárias de aeroportos. Considerando que é resguardado constitucionalmente o direito a livre concorrência, é dever da ANAC estabelecer e manter condições isonômicas entre a INFRAERO e as demais concessionárias, sendo, para esse fim, imprescindível a existência de regras editalícias que assegurem tal isonomia.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os documentos jurídicos foram revisados no sentido de aproximar as obrigações da INFRAERO em relação às estabelecidas para o Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1624

A projeção de demanda para o Galeão é de 59 MM de pessoas por ano. De acordo com o estudo referencial, a configuração de duas pistas dependentes com uma separação de 3 MN é suficiente para atender a 60 MM de pessoas por ano. Essa configuração também é capaz de suportar uma capacidade declarada de 59 movimentos de aeronaves por hora (80% da capacidade total) e superior a 400.000 movimentos por ano. A implantação de uma terceira pista independente acarretará elevados custos ambientais; e de desapropriação de aproximadamente 800 lares, ao valor de aproximado de R\$ 200 MM. Além disso, o espelho d'água da Baía de Guanabara está sob proteção ambiental. Para a realização da obra é necessária a utilização da Resolução CONAMA Nº 369/06, que define os casos excepcionais em que o órgão ambiental competente pode autorizar a intervenção ou supressão de vegetação em área de preservação permanente e de nascentes, veredas, manguezais e dunas originalmente providas de vegetação. Outro ponto a se considerar é o elevado custo social de remoção das famílias que foi estimado na Fase I em R\$ 103 MM para remoção de mais de 2.000 famílias. Assim, pergunta-se: qual a razão de se incluir uma terceira pista como exigência do Contrato de Concessão, se pela projeção de demanda apresentada não existe necessidade? E por que ela precisa ser independente? Todos os custos para sua implementação estão contemplados nos estudos realizados?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, na minuta de Contrato disponibilizada como anexo ao Edital publicado em 03 de outubro de 2013, a obrigação de construção da terceira pista do Galeão foi alterada, passando a ser somente determinada a partir do gatilho de demanda.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1625
A minuta do Contrato de Concessão, também nos termos do Estudo de Engenharia carreado pela ANAC, dispõe que o terminal de passageiros deve atender ao nível de serviço C da IATA. Ocorre que, de acordo com a demanda projetada pelo estudo de referência e o tamanho do terminal, em vários momentos a relação de m2 de terminal por milhão de passageiros é inferior a 10.000 m2, como recomenda a IATA. Assim, pergunta-se: o estudo e o CAPEX apresentado não implicam elevados riscos de não atendimento do nível de serviço desejado?
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013. Ressalta-se ainda que a Concessionária deverá observar todas as disposições contratuais, em especial as relativas ao gatilho de investimentos.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1626
No estudo de engenharia foi recomendada uma área de pátio adicional de 480.000 m2 na fase entre 2024 e 2033. Nesta mesma fase, o CAPEX considera somente 313.000 m2 adicionais. Assim, pergunta-se: qual é, afinal, a área de pátio na fase

entre 2024 e 2033?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013. Ressalta-se ainda que a Concessionária deverá observar todas as disposições contratuais, em especial as relativas ao gatilho de investimentos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1628

Para se implantar uma sinalização de qualidade são necessários pelos menos 6 meses para realização do projeto, fabricação dos equipamentos e instalação. Os relatórios disponibilizados preveem somente 80 dias após assinatura do contrato. Além disso, são reservados somente 30 dias para fabricação e instalação após a aprovação da ANAC. Assim, indaga-se: por que o prazo estipulado para implantação da nova sinalização não é aderente às práticas mundiais?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em comento trata da necessidade de revitalização e atualização das sinalizações de informação ao passageiro dentro dos Terminais de Passageiros (TPS), tais como: informações sobre voos, portões de embarque, locais de check in, inspeção de segurança, emigração, imigração, controle aduaneiro. As informações deverão estar disponíveis em português e inglês. De tal forma, para efeitos de revitalização e atualização, os prazos para as ações previstas no Plano de Ações Imediatas foram estabelecidos com base na experiência de consultores internacionais e no acompanhamento das

concessões passadas. Nesse sentido, a Agência entende que o prazo estabelecido é razoável para a realização da referida ação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1636

Com relação a Cláusula 4.1.2, não há menção à matrícula da área ou ao Cartório de Registro de Imóveis em que a primeira se encontra registrada. Sugerimos a inclusão da menção expressa aos números da matrícula, da certidão atualizada da matrícula e do Cartório de Registro de Imóveis da área.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o imóvel onde se situa o sítio aeroportuário ainda se encontra em processo de regularização nos cartórios dos Municípios que compartilham a sua área. Entretanto, este processo não inviabiliza a plena exploração da Concessionária, conforme estabelecido pela Lei 7.565/86, art. 36, §5º.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1637

Com relação a Cláusula 4.1.3, o número do Decreto do Estado de Minas Gerais está faltando. Sugerimos incluir o número do Decreto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os decretos estaduais de 31 de agosto de 2009 e de 05 de março de 2010, que declaram a utilidade pública da área que compõe o sítio aeroportuário do Aeroporto de Confins não possuem número.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1640

Sugerimos a alteração desta cláusula, como segue: “13.17.3. fraude comprovada no cálculo do pagamento da Contribuição Variável, decorrente de alterações nas informações constantes nas escriturações fiscais e contábeis, declarações, notas fiscais e outros documentos fiscais/contábeis, bem como na contratação de preços com terceiros cujas notas fiscais indiquem valores diferentes daqueles efetivamente praticados.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a nova redação proposta não contempla todas as hipóteses da redação atual, tampouco esclarece os motivos para a alteração, motivo pelo qual se optou por manter a redação do item.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1643

Com relação a Cláusula 4.1.5.3, não está claro se o número “47.148” se refere ao número de matrícula da área. Em caso positivo, sugerimos fazer referência expressa do mesmo como tal e, em caso negativo, nós sugerimos adicionar o número de

matrícula da área.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o número 47.148 se refere à matrícula do imóvel.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1653

O item 3.10.4 fixa o conceito de que o Operador Aeroportuário deverá deter, pelo menos, 25% de participação no Consórcio de forma a assegurar que o operador estará economicamente engajado no projeto, assumindo os riscos e transferindo sua experiência e conhecimento à Concessionária. Portanto, entendemos que a ANAC adotará condutas rígidas de fiscalização deste item, de forma a evitar e punir a existência de acordos paralelos entre os membros do consórcio em que, formalmente, cumpre-se com o item 3.10.4, mas, na essência, viola-se claramente o objetivo da referida regra. Dessa forma, entendemos que a ANAC fiscalizará e não aceitará estruturas, nas quais, por exemplo: (i) um dos consorciados empresta recursos financeiros para o operador aportar os 25% mínimos do capital social da SPE do Acionista Privado e, em troca do referido empréstimo, o operador beneficiado cede, ao outro acionista, todos os direitos políticos e econômicos associados à sua participação na SPE do Acionista Privado; ou (ii) quando o operador adquire participação acionária da Concessionária e outorga opção de compra ao acionista não operador exercível a qualquer momento de forma irrevogável. Como se pode ver, com as estruturas exemplificadas acima, cumpre-se, formalmente, com o requisito do item 3.10.4, mas, na essência, existe uma clara violação à regra. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme cláusula contratual, é dever

da Concessionária manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação. Ademais, de acordo com os termos do Contrato, a Concessionária deve disponibilizar à ANAC todos e quaisquer documentos e informações pertinentes à Concessão, inclusive contratos e acordos de qualquer natureza firmados com terceiros, facultando a fiscalização e a realização de auditorias. Por fim, cabe ressaltar que a cláusula do mesmo documento esclarece que no exercício das suas atribuições, os encarregados pela fiscalização da concessão terão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão. Assim, considera-se que a fiscalização de todas as condições de habilitação está suficientemente contemplada nos instrumentos contratuais.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Mauro Bardawil Penteado
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1657
Item 2.16.5 – Entendemos que ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos e, se comprovado, que os valores indicados e pagos pela Concessionária não se encontravam de acordo, a complementação de pagamentos se dará por cobrança específica indicando a data de seu vencimento e só após, em caso de não pagamento, a garantia poderá ser executada. Caso o entendimento seja correto, sugerimos a seguinte redação à cláusula: “2.16.5 Ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos deverá se dar por meio de cobrança específica indicando a data de seu vencimento e só após, em caso de não pagamento, a garantia poderá ser executada”.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto,

cabendo ao Poder Concedente decidir no caso concreto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1669

Item 5.4.5. A soma do relatório de CAPEX mencionado no relatório ambiental (de R\$ 503 milhões) não está de acordo com o valor utilizado no relatório de engenharia (de R\$ 355 milhões). Sugerimos que seja feita esta correção e que ela seja considerada no cálculo do valor mínimo na licitação. Tendo em vista que parece haver falta de sincronia entre o relatório ambiental e o posterior cálculo do efeito econômico, favor informar se o valor total de OPEX ambiental está refletido na avaliação econômico-financeira.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os EVTEAs não são objeto de avaliação em Consulta Pública tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1672

Item 2.42 – Entendemos que somente as obras listadas na tabela 1 são de responsabilidade do Poder Público (a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos

específicos). Nosso entendimento está correto? O que ocorrerá caso este prazos não forem cumpridos? E este valor já contempla eventuais aditamentos? E as obras que forem contratadas após a publicação deste edital? Favor disponibilizar os contratos e seus aditivos referentes à tabela 1, bem como identificar o número do processo de licitação. Ademais, entendemos que a disponibilização de tais contratos os tornará vinculantes para o cumprimento das obrigações contratuais. Nosso entendimento está correto? No site da INFRAERO não conseguimos verificar todos os itens da tabela 1, como ex.: Item 4 da Tabela 1- Galeão 004/DALC/SBGL/2011 CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA O FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A AMPLIAÇÃO DO ARMAZÉM VERTICALIZADO COM TRANSELEVADORES E TRANSPORTADORES AUTOMATIZADOS DESTINADOS À MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E EM AMBIENTE FRIGORIFICADO PARA FÁRMACOS PARA O TERMINAL DE LOGÍSTICA DE CARGA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO/ RIO DE JANEIRO” No site da INFRAERO de Licitações, na página correspondente a este pregão, a homologação que se refere está sobre: Ref.: Concorrência Internacional nº 015/DALC/SEDE/2011 Objeto: “Contratação de serviços técnicos especializados de elaboração de Projetos de Engenharia nas etapas de Estudo Preliminar, Projeto Básico e Projeto Executivo para a construção da nova Torre de Controle e do novo Prédio do Grupamento de Navegação Aérea de diversos Aeroportos” Desta forma não foi possível identificar a homologação do trabalho da referida página, que possui um valor de R\$ 11,2 Milhões.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações relativas às obras e contratos dos respectivos aeroportos podem ser obtidas no Relatório "Projetos Atuais Empreendidos Pelo Poder Público" no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental disponíveis em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/, podendo ainda eventuais esclarecimentos que se façam necessários ser solicitados pelo e-mail concessaoaeroportosgaleaoconfins@infraero.gov.br. Também podem ser agendadas visitas aos aeroportos pelos e-mails visitaaeroconfins@infraero.gov.br e visitaaerogaleao@infraero.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1677

Item 3.1.7. Entendemos que um valor significativo de contratos comerciais em GIG e CNF precisam ser prorrogados, aditados ou concedidos devido à expansão de terminais e renovações que estão atualmente em curso. Para GIG isso corresponderá a aproximadamente 2/3 do Terminal 1 e 1/3 do Terminal 2 (afetando aproximadamente 50% das áreas comerciais) e para CNF uma porção igualmente relevante dos contratos comerciais. A celebração de quaisquer novos contratos comerciais ou sua prorrogação durante o período compreendido entre a data de divulgação das informações acerca dos contratos comerciais pela INFRAERO e a assunção das operações pela Concessionária poderia representar um risco relevante para a Concessionária que baseou sua proposta econômica nas informações disponíveis – especialmente se tais contratos forem de longo prazo. Ademais, a concessionária deverá ter flexibilidade na melhoria das operações do aeroporto, o que geralmente demanda a realocação e rescisão de contratos comerciais. Novos contratos de longo prazo e potencialmente custos altos de rescisão significariam que tais realocações e rescisões se mostrariam inviáveis economicamente. Por outro lado, entendemos que não faria sentido deixar as áreas comerciais vagas até que a concessionária assuma a operação do aeroporto – especialmente à luz da Copa do Mundo de 2014. Dessa forma, sugerimos que haja uma regra clara estabelecida no contrato de concessão no sentido de que todo e qualquer novo contrato comercial, prorrogações ou aditamentos aos mesmos terão um prazo máximo ou terão uma cláusula expressa estipulando que o contrato poderá ser rescindido pela Concessionária sem o pagamento de quaisquer verbas de rescisão. Reconhecemos que com contratos de curto prazo a INFRAERO não obterá os melhores resultados quando da concessão das áreas comerciais. No entanto, a flexibilidade comercial e operacional neste aspecto irá impactar substancialmente a possibilidade de aprimoramento das operações, a lucratividade dos aeroportos em um futuro próximo e conseqüentemente aumentará o valor da proposta pelos proponentes. Ademais, solicitamos que sejam disponibilizadas as cópias dos processos licitatórios

instaurados e ainda não encerrados, para a concessão de áreas comerciais, bem como informação sobre futuras concessões e eventuais prorrogações contratuais. Tudo isso em consonância com o princípio da publicidade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da due diligence até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária em até doze meses não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO e a ela caberá avaliar a relevância das contratações e renovações. Contudo, foi acrescentada a cláusula 3.1.7.1 na minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, a fim de garantir que, a partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a INFRAERO e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para conhecimento da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1680

Item 3.1.10. Favor esclarecer se o TAC firmado por e entre o Ministério Público da União e a INFRAERO para o aeroporto Confins (sobre restrição na terceirização e datado de 22 de fevereiro de 2006) deve ser observado pela concessionária. Favor confirmar que não houve aditivo ou alteração ao TAC de 22 de fevereiro de 2006, exceto pelo primeiro, segundo e terceiro aditivos datados de 24 de março de 2006, 04 de julho de 2008 e 06 de abril de 2009, respectivamente. Caso tenha havido outros aditivos, favor fornecer informações sobre tais documentos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as restrições à terceirização aplicáveis à Concessionária, no momento inicial, deverão observar as normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do Edital. A Concessionária deverá adaptar-se a eventuais alterações posteriores às normas, decisões e acordos que lhe sejam imputáveis. Algumas destas informações podem ser consultadas, a título exemplificativo, não sendo assim um rol exaustivo ou vinculante, no sítio <http://www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes/empregados>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1683

Item 3.1.11 – Entendemos que qualquer compromisso assumido posterior à data de assinatura do Contrato de Concessão e que não esteja previamente estabelecido como obrigação da Concessionária será objeto de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1684

Item 3.1.11. As obrigações assumidas perante o Comitê Olímpico Internacional requerem que todas as propagandas sejam suspensas durante o período dos jogos olímpicos (de 5 de julho até 26 de setembro de 2016). A Concessionária do Aeroporto do Galeão assim sofrerá prejuízos, que deverão estar cobertos pelo direito ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto, pois o interessado deverá considerar em sua proposta todas as obrigações a serem assumidas pela futura Concessionária. Assim, sendo a suspensão da publicidade obrigação já conhecida e determinada quando da publicação do Edital, o risco a ela atinente é de atribuição da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1686

Item 3.1.11. Favor especificar os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, bem como os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de

2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1698

Item 15.1. Favor confirmar que as diversas alternativas de transferência de pessoal da INFRAERO para a Concessionária descritas no relatório trabalhista (páginas 15 a 17 do Relatório de Confins e Galeão) são meramente ilustrativas. Nos termos do Contrato de Concessão (item 15.1.) os funcionários da INFRAERO a serem absorvidos pela Concessionária estão sujeitos exclusivamente à transferência dos contratos de emprego, não sendo cabíveis as demais formas de alocação descritas no relatório trabalhista.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações constantes dos relatórios publicados no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental tem caráter indicativo e não vinculam os documentos jurídicos da concessão, cabendo aos eventuais proponentes o levantamento das informações necessárias à elaboração das propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1703

Item 15.1. Favor confirmar que as diversas alternativas de transferência de pessoal da INFRAERO para a Concessionária descritas no relatório trabalhista (páginas 15 a 17 do Relatório de Confins e Galeão) são meramente ilustrativas. Nos termos do Contrato de Concessão (item 15.1.) os funcionários da INFRAERO a serem absorvidos pela Concessionária estão sujeitos exclusivamente à transferência dos contratos de emprego, não sendo cabíveis as demais formas de alocação descritas no relatório trabalhista.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações disponibilizadas nos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental não vinculam os instrumentos jurídicos da concessão, competindo aos eventuais proponentes o levantamento das informações necessárias para a elaboração de suas propostas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1708

Sugerimos a exclusão da cláusula 15.2.1.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regra em questão tem por objetivo garantir a representatividade dos trabalhadores aeroportuários junto à concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1710

Não há na Cláusula 4.1.2 menção à matrícula da área ou ao Cartório de Registro de Imóveis em que a área se encontra registrada. Sugerimos incluir a menção expressa aos números da matrícula, da certidão atualizada da matrícula e do Cartório de Registro de Imóveis da área.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o imóvel onde se situa o sítio aeroportuário ainda se encontra em processo de regularização nos cartórios dos Municípios que compartilham a sua área. Entretanto, este processo não inviabiliza a plena exploração do Concessionário público, conforme estabelecido pela Lei 7.565/86, art. 36, §5º.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1711

O item 6.2.6.7 dispõe: “Antes da assinatura do Contrato, o Acionista Privado deverá ter integralizado em moeda corrente nacional 30% (trinta por cento) do seu capital subscrito e a INFRAERO 10% (dez por cento) do seu capital subscrito, observadas as regras do Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas nas integralizações futuras.” Sugerimos a modificação desta redação para que os aportes de capital pelo Acionista Privado e pela INFRAERO ocorram sempre de forma pari passu, para atender ao princípio de equanimidade entre os acionistas da concessionária. Ademais, este aporte antecipado representa um ônus financeiro significativo para o acionista

privado, o que pode contribuir para a menor agressividade dos proponentes no Leilão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase-B do Contrato, desde que atendidas as condicionantes descritas no item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1712

Item 5.2.2. É feita referência a um novo regulamento para o estabelecimento de free shops (duty free) localizadas fora das áreas de saída e antes da alfândega. De acordo com a nova regulamentação dos free shops (duty free), estes deverão ser alocados na área de chegada após a alfândega. Assim, sugerimos corrigir esse ponto, conforme Estudo Econômico Financeiro de Galeão (página 38) e Confins (Página 40).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1715

Item 15.3. Entendemos que, a exemplo do quanto respondido em sede do questionamento 1262 relativo ao Edital ANAC 02/2012, não há responsabilidade entre patrocinadoras por eventuais débitos da Infraprev. Este entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e ratifica o entendimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1716

Item 15.3. Em nosso entendimento, no convênio de adesão a ser firmado entre a Concessionária e a Infraprev, será estabelecido que a Concessionária não se responsabilizará por débitos anteriores à celebração do referido convênio, decorrentes de eventual mora ou inadimplemento da INFRAERO em face da Infraprev. Esse entendimento foi confirmado em sede do questionamento 1259 relativo ao Edital ANAC 02/2012. Concluimos, assim, que tal entendimento seja também válido para o presente certame. Essa conclusão está correta?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e ratifica o entendimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Heil Lutiis Silveira Martins (Banco Itaú BBA S.A.)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1717

O item 6.2.6.7 dispõe: “Antes da assinatura do Contrato, o Acionista Privado deverá ter integralizado em moeda corrente nacional 30% (trinta por cento) do seu capital subscrito e a INFRAERO 10% (dez por cento) do seu capital subscrito, observadas as regras do Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas nas integralizações futuras.” Na minuta do Acordo de Acionistas, por sua vez, o item 3.4 dispõe: “Após a integralização de capital social indicada no item 6.2.6.7 do Edital de Leilão___/2011, o Acionista Privado e a INFRAERO deverão realizar as demais integralizações do capital social da Concessionária de acordo com o cronograma e condições acordados pelas partes, observado o disposto no Contrato de Concessão e seus anexos, assim como os prazos contratados com os Financiadores.” Pela leitura conjunta destas duas disposições, entendemos que as integralizações posteriores à primeira integralização de que trata o item 6.2.6.7 serão realizadas unicamente pela Infraero, até que a proporção do capital efetivamente integralizado na Concessionária pela INFRAERO e o Acionista Privado respeite a relação 51% / 49%; após isso, os acionistas da Concessionária voltarão a integralizar capital na Concessionária na proporção de suas participações societárias. Está correto este entendimento?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase I-B do Contrato, desde que atendidas as condicionantes descritas no item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marina Estrella Barros

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1718

De acordo com a Cláusula 6.2.6.7, há uma evidente desproporcionalidade entre as obrigações relacionadas à integralização de capital entre o Acionista Privado e a Infraero, dessa forma, sugerimos que a proporção do capital social a ser integralizado pela INFRAERO seja proporcionalmente igual ao capital a ser subscrito e

integralizado pelo Acionista Privado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase-B do Contrato, desde que atendidas as condicionantes descritas no item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1721

Item 5.2.7. Favor confirmar que a descrição do regime de duty free omite o fato de que o operador de duty free está sujeito aos tributos incidentes sobre vendas. Vide Estudo Econômico Financeiro de Galeão (páginas 37-39) e Galeão (páginas 38-41).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1722

Item 6.2.7.1 - Entendemos que a garantia de execução será contratada pela Concessionária e que a Concessionária, não seus acionistas, deverá arcar com os custos relativos à sua contratação. Em que pese o fato de que a garantia de execução deverá ser contratada anteriormente à subscrição pela INFRAERO de suas ações na Concessionária, entendemos que a Infraero, na qualidade de acionista necessário nos termos do Edital, deve participar de tal contratação, mediante reembolso proporcional ao Acionista Privado, no montante equivalente a 49% da garantia contratada. Ademais, caso seja exigida contra-garantia e/ou fianças dos acionistas, tanto o acionista privado quanto a INFRAERO deverão apresentar tal contra-garantia ou prestar as respectivas fianças, na proporção de suas respectivas participações societárias na Concessionária. Assim, sugerimos alterar os termos do Edital a fim de refletir a obrigatoriedade de contribuição proporcional pela INFRAERO na contratação da garantia de execução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contratação da garantia de execução é de obrigação da Concessionária. Contudo, o momento da contratação é anterior ao ingresso da INFRAERO como sócia daquela Sociedade de Propósito Específico. Assim, o mecanismo visa garantir que a INFRAERO somente aportará capital e assumirá obrigações decorrentes do ingresso na sociedade após a contratação da garantia, o que não significa que a empresa pública não suportará ônus indiretos da contratação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1731

Favor esclarecer e especificar os compromissos assumidos pelo Brasil junto ao Comitê Olímpico Internacional para os Jogos Olímpicos de 2016 no que se refere às instalações para armazenamento de carga.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os compromissos assumidos pelo Brasil junto ao Comitê Olímpico Internacional para os Jogos Olímpicos de 2016 no tocante às instalações para armazenamento de carga podem ser consultados por meio do link: <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1732

Cláusula 5.2.15. Entendemos que qualquer licença da Secretaria de Patrimônio da União, para a construção da terceira pista do GIG será desnecessária, em função do que prevê o item 4.1.5.2 do PEA. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que cabe à Concessionária buscar as licenças necessárias junto aos órgãos competentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1739

Seção IV - Itens 4.1. a 4.5. Caso a INFRAERO deseje alienar sua participação societária, parcial ou totalmente, para um terceiro, deverá ser oferecido direito de preferência ao Acionista Privado. Sugerimos incluir disposição nesse sentido no

Acordo de Acionistas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o direito de preferência se aplica apenas à Infraero, por ser acionista minoritária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1740

A Cláusula 3.1.9.2 determina que uma comissão paritária de saúde e segurança, formada por representantes da concessionária e do sindicato dos aeroportuários deve ser instalada. Sugerimos que esta cláusula seja excluída, já que existe norma específica - Norma Regulamentadora 5, do Ministério do Trabalho, que determina a criação de uma comissão de prevenção de acidentes de trabalho (CIPA) com regras próprias e representação dos empregados (não necessariamente do sindicato).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regra em questão tem por objetivo garantir a representatividade dos trabalhadores aeroportuários junto à concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1743

A Cláusula 3.1.9.4 estabelece o direito de representação sindical no local de trabalho,

garantida as atuais instalações no aeroporto. Sugerimos que esta cláusula seja extinta ou alterada para estabelecer que as condições de representação serão objeto de negociação com a concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula em questão tem por objetivo garantir a representatividade dos trabalhadores aeroportuários junto à concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1745

A Cláusula 3.1.10 estabelece restrições à terceirização nos aeroportos, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data da publicação do edital. Sugerimos a exclusão dessa cláusula, já que não há lei proibindo a terceirização de serviços.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que esta cláusula tem como objetivo garantir que as atividades essenciais nos aeroportos concedidos sejam realizadas por quadro próprio da concessionária, visando a segurança das operações e o atendimento aos direitos trabalhistas dos trabalhadores aeroportuários.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1746

Em complementação à Cláusula 3.2.14, sugerimos a inclusão de um anexo com a relação de todos os decretos de declaração de utilidade pública já publicados relacionados aos aeroportos de Galeão e Confins para que seja viável a precificação correta do projeto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1747

Item 4.2. Entendemos que a INFRAERO celebrou contratos de suporte de acionista (ESA) com relação ao financiamento das concessões de aeroportos licitados em 2012 (especificamente GRU e VCP). Assim, por princípios de isonomia, entendemos que a INFRAERO fará o mesmo com relação às atuais concessões. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa a redação do item 4.2 do Anexo 21 (Acordo de Acionistas) será alterada, no sentido de equiparar as obrigações da INFRAERO e do Acionista Privado, possibilitando, assim, à INFRAERO realizar contratos de suporte de acionistas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1749

Item 3.1.7. Entendemos que todas as licenças de software hoje detidas pela INFRAERO em GIG e CNF serão transferidas à Concessionária durante o prazo da concessão sem qualquer custo. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto. O Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deve assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário. Não há menção, neste item, quanto à cessão de licenças de softwares detidas pela Infraero.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1750

Item 5.3 alínea “g”.Sugerimos alterar a referida alínea “g” para fazer constar o quanto segue: “a venda, transferência, ou alienação de ativos da Concessionária, seja por meio de uma única operação ou por uma série de operações, inter-relacionadas ou não, exceto alienação até R\$ [-----] [-----] de ativos não mais necessários ou úteis na condução dos negócios da Concessionária pelo seu justo preço de mercado;”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que qualquer detalhamento dos termos do acordo de acionistas pode ser realizado diretamente entre os sócios da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1756

Item 15.1. Parece haver um erro no cálculo dos custos com pessoal e de terceirização. Ambos diminuem após o período de transição (de 2014 a 2016 e 2017, respectivamente), embora se suponha que o tráfego aumente substancialmente. Favor esclarecer a razão da diminuição de tais custos. Adicionalmente, é nosso entendimento de que seja irrealístico assumir que em CNF somente 30% do pessoal será incorporado pela Concessionária, pois o aeroporto é constituído com nível de pessoal eficiente e a incorporação de tal pequeno percentual de funcionários não parece ser uma premissa realista.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1760

Suprimir totalmente o item 7.4, uma vez que a garantia da proposta, correspondente a 1% do valor estimado da contratação, é mais do que suficiente para cobrir todo tipo de dano ou prejuízo que possa ser ocasionado ao poder público no curso ou em razão do leilão. Por outro lado, é necessário limitar a exposição a que estão sujeitos os Proponentes, até mesmo para não desestimular a participação de empresas, permitindo que os interessados possam quantificar com precisão o valor máximo que

terão que desembolsar caso ocorram as hipóteses descritas no Edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a apresentação da Garantia de Proposta visa coibir a participação de Proponentes com propostas que não atendam às exigências do Edital e seus anexos, do Contrato de Concessão e seus anexos, bem como da legislação em vigor. Nesse sentido, não se espera a aplicação de multas, mas caso se faça necessário, estas deverão ser aplicadas conforme previsto em Contrato. Assim, se necessário, a garantia deverá ser executada respeitando o valor total da Garantia de Proposta e em caso excepcional, caso a multa aplicada seja superior ao valor da garantia aportada, permanecendo a obrigação de responder pelo valor remanescente.

Ademais, além das multas, o valor da garantia de proposta poderá ser utilizado para pagamento de indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes, evento este incerto e futuro. Assim, pelo princípio da indisponibilidade do bem público, não se pode restringir ao valor da Garantia de Proposta as eventuais indenizações devidas ao Poder Público. Importante acrescentar que as penalidades devem guardar proporção com os atos que lhes dão causa, motivo pelo qual não há que se falar em desestímulo de participação por falta de previsibilidade.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1761

Alterar o item 4.1.1 do Anexo 21 do Edital para permitir também operações entre o Acionista Privado e suas empresas coligadas, na medida em que, além de garantir a isonomia entre as partes do acordo, não acarretaria nenhum prejuízo ao Poder Concedente a eventual transferência das ações do Acionista Privado para uma subsidiária integral. A redação do item ficaria da seguinte forma: "O disposto acima não se aplica a operações que tenham como parte a INFRAERO ou o Acionista

Privado e suas Controladoras, Coligadas e respectivas Controladas, conforme definido no Contrato de Concessão, bem como aquelas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação de transferência de ações ou direitos inerentes a elas é importante para assegurar que o controle majoritário por parte do grupo ou consórcio vencedor do leilão não seja alterado.

Em um ambiente jurídico em que o entrelaçamento societário é preponderante, em que complexos e imprecisos conceitos como o de influência relevante são necessários para determinar de onde vem o controle de uma companhia, mesmo operações entre partes relacionadas podem alterar o grupo de controle de uma empresa.

O mesmo não se aplica à Infraero, e suas subsidiárias, por se tratar de empresa pública com a totalidade do capital social integralizado pela União.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1765

Alterar o item 2.5 do Anexo 22 do Edital para adequar a redação do Estatuto Social às sugestões formuladas para o Acordo de Acionistas. Sugere-se a seguinte redação "2.5. Constituir Conselho de Administração com pelo menos 5 (cinco) conselheiros. O Acionista Privado e a INFRAERO elegerão os membros do Conselho de Administração, proporcionalmente às suas participações no Capital Social da Concessionária, sendo que a Infraero, enquanto integrante da administração pública, terá o direito de eleger no mínimo 1 (um) membro, desde que mantido o patamar mínimo de 10% (dez por cento) de participação na Concessionária. Cada membro terá mandato unificado de até 2 (dois) anos, permitida a reeleição."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o modelo societário adotado na concessão prevê que em qualquer hipótese seja reservada ao menos uma vaga no Conselho de Administração para representante da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1773

Em relação ao item 2.5, sugerimos disponibilizar aos licitantes, em anexo ao Edital, relação das áreas dos sítios aeroportuários que atualmente são ocupados ou detidas por terceiros de forma irregular e, por conseguinte, teriam o encargo de desocupação transferido à Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1774

Em relação ao item 2.23.3, sugerimos que a INFRAERO disponibilize os valores atuais dos encargos trabalhistas e previdenciários relacionados aos empregados alocados em cada um dos aeroportos. Sugerimos ainda que, no edital, conste o compromisso do Poder Concedente de que tais encargos não serão objeto de

aumento, a não ser aqueles decorrentes de correção monetária já estipulados, até o final da FASE I do Contrato, exceto se previamente aprovados pelo Concessionário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as informações referentes aos aspectos trabalhistas das concessões podem ser obtidas em http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/aud05_2013/GIGRelatorios.rar, http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/aud05_2013/CNFrelatorios.rar e <http://www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes/empregados>, podendo ainda eventuais informações adicionais ser solicitadas por meio do email: concessaoaeroportosgaleaoconfins@infraero.gov.br

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1776

Em relação ao item 2.2.1 do Anexo 12 do Edital, sugerimos excluir a exigência de exclusividade da empresa de auditoria, porque (i) a empresa de auditoria pode se recusar a assegurar exclusividade ao licitante; (ii) há poucas empresas de auditoria de grande porte no mercado, o que pode inviabilizar ou restringir a competição entre os licitantes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluída a exigência de auditoria independente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1780

Em relação ao item 5.3 do Anexo 21, a fim de dar agilidade às operações da Concessionária, sugerimos que o subitem "g" seja alterado para que se estabeleça um piso financeiro em relação às operações que dependem de aprovação prévia dos acionistas. Assim, a redação do mencionado item seria a seguinte: "g. a venda, transferência ou alienação de ativos da Concessionária, com valor igual ou superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), seja por meio de uma única operação ou por uma série de operações, interrelacionadas ou não, exceto pela alienação de ativos não mais necessários ou úteis na condução dos negócios da Concessionária pelo seu justo valor de mercado."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que qualquer detalhamento dos termos do acordo de acionistas pode ser realizado diretamente entre os sócios da concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1781

Em relação ao item 5.9 do Anexo 21 do Edital, sugerimos que o Diretor-Presidente da Concessionária seja indicado diretamente pelo Acionista Privado e aprovado pelo Conselho de Administração da Concessionária, suprimindo-se a necessidade de submissão do nome escolhido a empresas especializadas. Trata-se de prerrogativa do Acionista Privado a indicação de tal profissional por se tratar de cargo estratégico na estrutura administrativa da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a formação de lista tríplice por empresa especializada em recrutamento profissional está sendo adotada como uma boa prática de gestão a ser aplicada pela futura Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1782

Em relação ao item 5.9 do Anexo 21 do Edital, sugerimos alterar a redação do item para que se vede a fixação de mandato superior a 3 anos, permitida a reeleição, compatibilizando a disposição com o art. 143, III, da Lei nº 6.404/76.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula foi alterada para adequação ao dispositivo legal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1784

Não há nenhuma disposição sobre as obrigações da Concessionária com relação à utilização do sítio aeroportuário do Galeão pelas Forças Armadas do Brasil. Sugere-se que essa matéria seja regulada no Contrato de Concessão, assegurando-se ao Acionista Privado a possibilidade de prever quais seriam os reais impactos de tal utilização sobre as operações do aeroporto e, por conseguinte, sobre suas receitas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a SAC-PR já consultou o Ministério da Defesa, conforme o art. 9º do Decreto 7624/11, sobre eventual interesse militar no aeródromo a ser concedido e sobre questões afetas ao controle do espaço aéreo. Cabe destacar ainda que o art. 28, §3º, da Lei 7.565/86 estabelece que “Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica”.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1785

Em relação ao item 2.12 do Contrato, como o Concessionário efetivamente começa a auferir as receitas decorrentes da concessão a partir do Estágio 3 da FASE I-A, a qual pode se iniciar somente três ou quatro meses após a Data de Eficácia do Contrato, consideramos importante, para que não se imponha ônus excessivo ao Concessionário, que ele passe a pagar a Contribuição Fixa no 24º mês após a Data de Eficácia do Contrato. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “2.12 O pagamento da primeira parcela da Contribuição Fixa se dará ao término do 24º mês, contado da Data de Eficácia do Contrato, sendo as demais parcelas pagas a cada 12 (doze) meses subsequentes.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo de 12 meses após a data de eficácia do Contrato de Concessão para o pagamento da primeira parcela da Contribuição Fixa e a divisão desta pelo prazo total de vigência da concessão visa, justamente, não onerar de forma excessiva o Concessionário. Vale ressaltar que, diferentemente da Contribuição Variável, a Contribuição Fixa independe da Receita da Concessionária, mas decorre do valor atribuído ao Aeroporto quando do Leilão. A amortização da Contribuição ao longo do tempo de vigência do Contrato permite ao Concessionário que as receitas advindas da operação do aeroporto sejam utilizadas

para o pagamento da mesma, ao longo do tempo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1786

Em relação ao item 2.14 do Contrato, pelas mesmas razões apontadas na sugestão anterior, consideramos importante, para que não se imponha ônus excessivo ao Concessionário, que o montante anual seja correspondente à divisão do valor da Contribuição Fixa pelo prazo do Contrato, excluído seu primeiro ano. Assim, a redação ficaria da seguinte maneira: “2.14.1 O montante anual da Contribuição Fixa corresponde à divisão do valor da Contribuição Fixa pelo prazo de vigência do Contrato, excluídos, para fins deste cálculo, os primeiros doze meses do Contrato de seu prazo de vigência.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo de 12 meses após a data de eficácia do Contrato de Concessão para o pagamento da primeira parcela da Contribuição Fixa e a divisão desta pelo prazo total de vigência da concessão visa, justamente, não onerar de forma excessiva o Concessionário. Vale ressaltar que, diferentemente da Contribuição Variável, a Contribuição Fixa independe da Receita da Concessionária, mas decorre do valor atribuído ao Aeroporto quando do Leilão. A amortização da Contribuição ao longo do tempo de vigência do Contrato permite ao Concessionário que as receitas advindas da operação do aeroporto sejam utilizadas para o pagamento da mesma, ao longo do tempo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: RODRIGO ROBERTI

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1800

Entendemos que deva ser revista a exigência técnica contida na Minuta de Edital, item 4.46, que requer que operador aeroportuário tenha operado por um período mínimo de 5 anos aeroporto que tenha processado, ao menos, 35 milhões de passageiros em pelo menos 1 ano civil, nos 5 anos antecedentes à publicação do respectivo edital. A exigência de operação, de aeroporto que tenha processado, ao menos, 35 milhões de passageiros, conforme acima mencionado, exacerbadamente rigorosa, reduz drasticamente o número de possíveis participantes no certame, uma vez que são poucos os operadores que atenderiam esses critérios. Há somente pouco mais de 30 aeroportos que cumprem tal requisito de movimentação mínima no mundo inteiro, dentre eles os aeroportos identificados na tabela anexa (Anexo A). A determinação de exigências excessivas afronta o Artigo 37, XXI, da Constituição Federal, que determina que os processos licitatórios deverão permitir somente “as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”. Ademais, as especificações técnicas constantes do Edital causam um desequilíbrio concorrencial, incompatível com os princípios da isonomia, impessoalidade e ampla e livre competição (art.170, IV da CF). A competência discricionária para fixar requisitos para a licitação não pode ser utilizada para frustrar a vontade constitucional de garantir amplo acesso de licitantes. Em outros casos, cujo conceito e essência podem ser aplicados ao presente caso, o próprio Tribunal de Contas da União já determinou que não é possível que sejam estabelecidos percentuais acima de 50% do que será executado na obra ou serviço objeto do Edital: “9.1.2.1.2 em relação à fixação dos quantitativos mínimos já executados, não estabeleça percentuais mínimos acima de 50% dos quantitativos dos itens de maior relevância da obra ou serviço, salvo em casos excepcionais, cujas justificativas para tal extrapolação deverão estar tecnicamente explicitadas, ou no processo licitatório, previamente ao lançamento do respectivo edital, ou no próprio edital e seus anexos, em observância ao inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, inciso I do Parágrafo 1º do artigo 3º e inciso II do Artigo 30 da Lei 8666/93” (Acórdão 1284/2003 – Plenário, Rel. Min. Walton Alencar Rodrigues, publicado no DOU de 15/09/2003).” Nesse caso, a exigência técnica, de 35 milhões de passageiros supera, e muito 50% do serviço projetado os aeroportos ora licitados. A

movimentação total de Galeão aumentou de 1990 para 2012 o equivalente à 3,4% por ano, sendo que em 2012 o respectivo aeroporto movimentou apenas 17.495.737 de passageiros. No que refere ao aeroporto de Confins, de 1990 para 2012 a movimentação total aumentou o equivalente à 10,2% por ano, sendo que em 2012 o respectivo aeroporto movimentou apenas 10.398.296 de passageiros. Ademais, não é coerente exigir-se critérios mais restritivos nas concessões de Galeão e Confins do que aqueles requeridos nas co

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauricio Gomm Ferreira dos Santos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1802

Tendo em vista que a cláusula 3.1.11. do Contrato de Concessão estabelece que as futuras concessionárias deverão cumprir os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, é necessário que

sejam esclarecidos quais são os compromissos assumidos pelo Poder Público, em especial os mencionados abaixo. No site <http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/transporte/aeroporto/>, foram mencionadas algumas interferências que devem ser realizadas no Aeroporto de Galeão para o Rio de Janeiro sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, dentre as quais, podem-se destacar as seguintes: 1. A construção de duas áreas de estacionamento com capacidade total para 6.000 veículos; 2. A construção de um armazém adicional de logística com 12.000m² para aumentar a capacidade de transporte de cargas para 120.000 toneladas/ano; e 3. A construção de dois terminais satélites, atingindo a capacidade de 25 milhões de passageiros por ano. Diante desse cenário, favor esclarecer as dúvidas elencadas a seguir, que são primordiais para que as licitantes consigam formularem as suas propostas estimando os investimentos necessários a serem implementados no Aeroporto de Galeão: 1. Com relação à construção dos estacionamentos, favor informar qual a capacidade dos estacionamentos existentes no Aeroporto de Galeão. Considerando que o item 8.4.3 do PEA estabelece que a concessionária deverá construir estacionamento de veículos com capacidade de 1.850 veículos, faz-se necessário esclarecer que a concessionária só estará obrigada com as disposições do PEA; 2. No que tange à construção de armazém adicional de logística, sugere-se que seja esclarecido se o terminal existente com capacidade de 320.000 toneladas/ano atende as obrigações assumidas pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Em caso negativo, especificar as obrigações assumidas pelo Poder Público; e 3. Caso a construção dos dois terminais satélites não se coadune com os investimentos e o plano de negócios da proponente, faz-se necessário esclarecer se a proponente, por não ter obrigação expressa nos documentos editalícios, pode elaborar sua proposta sem considerar esse investimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, com relação ao estacionamento de veículos, a Concessionária tem a obrigação de construir a quantidade de vagas estabelecida na cláusula 8.4.3 (cláusula 8.5.3 da versão publicada em 03/10/13) do PEA, estando plenamente operacionais até o fim da Fase I-B. A informação sobre o total de vagas disponíveis no aeroporto pode ser verificado no link <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/rio-de-janeiro/aeroporto->

internacional-do-rio-de-janeiro/complexo-aeroportuario.html. Em relação ao segundo item, a ampliação do armazém adicional de logística, esclarecemos que a Concessionária terá como obrigação adequar as instalações existentes para atender os compromissos assumidos do Brasil junto ao Comitê Olímpico Internacional. Dessa forma, cabe a Concessionária definir como irá adequar as instalações e se isso acarretará em ampliação ou não do terminal logístico. E por último, esclarecemos que a Concessionária tem liberdade com relação ao desenvolvimento do plano de negócios e forma de desenvolvimento do aeroporto, entretanto é importante destacar que é obrigatória a construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros até o fim da Fase I-B conforme prevê o item 8.4.1 (cláusula 8.5.1 da versão publicada em 03/10/13) do PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauricio Gomm Ferreira dos Santos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1804

Favor esclarecer se no Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Galeão foram considerados, para o aterro de área da Baía de Guanabara, os custos abaixo elencados: 1. Identificação, remoção e tratamento do material contaminado; 2. Dragagem do fundo em locais de pouca profundidade com dificuldade de acesso de equipamento adequado com volumes previstos de 2 a 8 milhões de m³, a depender da solução adotada; 3. Obtenção de areia de jazida, transporte e aplicação para aterro hidráulico com distâncias de transporte marítimo que deverão atingir 50 km; e 4. Obtenção de material rochoso de jazida, transporte e aplicação para enrocamento com distâncias de transporte que deverão atingir 50 km. Em caso positivo, favor informar os itens da planilha de custos de investimentos (Tabela 4-2) do Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Galeão que foram incluídos esses gastos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica,

Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauricio Gomm Ferreira dos Santos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1805

Favor informar se o item referente a terraplenagem da fase A (tabela 4-2), previsto no Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Confins, prevê o volume aproximado de 30 milhões de m3 de aterro necessário para implantação da segunda pista de pouso e decolagem, o qual deve ser obtido em locais fora do complexo aeroportuário. Em caso positivo, favor informar se os custos de royalties e transporte foram considerados neste item.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauricio Gomm Ferreira dos Santos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1806

Considerando que (a) item 8.3.1 do PEA exige a implantação de um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, (b) pelos limites do complexo aeroportuário, esse sistema de pistas será implantado na região nordeste do Aeroporto de Confins, a qual é caracterizada por um relevo extremamente acidentado e protegida ambientalmente, favor esclarecer se serão fornecidas sondagens e informações geológico-geotécnicas das áreas onde estão previstas o novo sistema de pistas 16/34.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme procedimento descrito no sítio eletrônico da ANAC (http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins/) os aeroportos objeto desse processo de concessões estão abertos para visita pelos interessados mediante agendamento prévio pelos e-mails: visitaaeroconfins@infraero.gov.br; e visitaaerogaleao@infraero.gov.br.

Ao longo dessas visitas poderão ser fornecidas sondagens e informações geológico-geotécnicas das áreas do aeroporto, bem como realizadas sondagens adicionais, com expressa anuência da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1807

Itens 3.1.50 e 5.2.4 - Entendemos que a estimativa de moradores e domicílios adotada no "Relatório 3 – Estudos Ambientais" será assumida como verdadeira e as normas da ABNT relacionadas à avaliação de bens serão consideradas como padrão para o cálculo do valor de indenização das famílias. Posto isso, eventuais impactos do aumento de moradores e domicílios na indenização ou utilização de outro critério, que não a ABNT para a avaliação dos bens das referidas áreas, serão objeto de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1811

Cláusulas 11.1 a 11.5: Há claros benefícios em se estabelecer uma conexão entre a infraestrutura aeroportuária e outras infraestruturas de transporte (trens, rodovias, etc), com vários exemplos internacionais (Aeroporto de Paris e Aeroporto de Amsterdã). Há, inclusive, todo um esforço que vem sendo feito pelo Governo Federal a fim de planejar a infraestrutura de transporte de modo que haja integração entre os projetos, garantindo a intermodalidade e uma infraestrutura logística mais eficiente no país. Não há, no edital do trem de alta-velocidade (TAV), qualquer referência aos limites de interferência do referido projeto no Aeroporto do Galeão. Nesse sentido, estranhamos a ausência de previsão nas minutas do presente edital e contrato sobre o acesso do TAV à infraestrutura do aeroporto, bem como sobre a instalação da plataforma da estação intermediária. Apesar da ausência de previsão de cláusulas nas minutas de edital e contrato, os estudos de viabilidade preparatórios à modelagem da concessão do Aeroporto de Galeão (GIG) realizados pela EBP indicam uma efetiva interferência do projeto do TAV no aeroporto, especificamente no Relatório 1 – Estudo de Mercado, item 6.5, Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins, itens 1.3.3.4, 4.1, subitem “Vias de acesso e estacionamentos de veículo” e item 4.2.3, subitem “Trem de Alta Velocidade”. A definição do masterplan do aeroporto é um ponto crítico na elaboração do modelo de negócios e, por consequência, no cálculo do valor a ser ofertado pelo proponente a título de outorga.

Assim, qualquer alteração no desenho inicial do masterplan poderia trazer impactos extremamente relevantes para a operação da futura Concessionária. Além disso, as proponentes trabalham com projeções de investimentos necessários e receitas relacionadas. Desta forma, é fundamental que haja uma definição clara de direitos e responsabilidades entre a concessionária do aeroporto e a concessionária do TAV. Diante disso, e em consonância com as informações técnicas e premissas constantes dos estudos de viabilidade, solicitamos a inclusão de cláusula dispondo que: (i) A interferência do TAV na infraestrutura do aeroporto se limitará ao acesso e à instalação de uma estação intermediária; (ii) Todos e quaisquer custos decorrentes das instalações acima referidas serão suportados pelo operador do TAV; (iii) O operador do TAV deverá indenizar o Concessionário por todos os prejuízos e limitações advindos da interferência do TAV no aeroporto; (iv) O operador do TAV estará impedido de explorar atividades que gerem receitas Não Tarifárias na estação intermediária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o texto será alterado para contemplar a previsão das futuras instalações do TAV, no sentido de estabelecer obrigação de disponibilização da área necessária para a implantação do projeto no sítio aeroportuário, sem custo para o concessionário do TAV, bem como estabelecer que as receitas comerciais resultantes da exploração da plataforma do TAV serão da concessionária do TAV e as demais receitas comerciais serão da concessionária do Aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1817

Com relação a Cláusula 4.46, gostaríamos de manifestar nosso apoio à definição de critérios de qualificação de operadores aeroportuários. O estabelecimento de parâmetros sólidos de qualificação de operadores aeroportuários como pré-requisito

para a participação no certame licitatório visa a garantir que os participantes tenham competência e experiência necessárias para a realização do plano de investimentos determinado e possam atender aos padrões esperados de qualidade dos serviços. A definição adequada de requisitos técnicos para a prestação dos serviços tem como benefício direto a atração de operadores internacionais experientes, cujo comprometimento com o sucesso do projeto decorre da própria reputação que têm a zelar. Em linha com o que foi definido pelo edital, levantamos dados referentes a 10 (dez) processos similares que ocorreram nos últimos anos no cenário internacional, conforme indicado abaixo. A partir dos dados obtidos, observamos que: 1. As transações obrigavam o operador aeroportuário a ter um mínimo de participação no consórcio de, em média, 14% (quatorze por cento); e 2. O critério referente à movimentação de passageiros, em média, exige que o operador aeroportuário tenha tráfego de no mínimo 1,9 vezes o movimento do aeroporto objeto da concessão (os valores oscilaram entre 0,9 e 4,3 vezes). É importante ressaltar que, a despeito da utilização de tais critérios de qualificação, o número de competidores nas licitações foi considerável: variando de 6 (seis) a 10 (dez) competidores autorizados, sendo a média das transações de 7,6 participantes. Entendemos que a adoção de padrões internacionais na definição dos requisitos aplicáveis aos operadores aeroportuários irá contribuir enormemente para a atração de operadores qualificados e experientes, fornecendo ao processo maior credibilidade, confiabilidade e segurança.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o

somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1819

Para que a previsão fique mais clara, sugerimos a alteração da redação do item 8 da Tabela 1 do Anexo 3 do Contrato de Concessão, nos seguintes termos: "8. Recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios 3ª fase - Alargamento das interseções e fiscalização das obras, para que estes cumpram os requisitos de operações de aeronaves Código F".

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o empreendimento em questão já está em andamento e tem sua conclusão prevista para outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1822

Com relação às informações necessárias à elaboração da proposta econômica: Os estudos de viabilidade relativos ao Aeroporto de Galeão - Relatório 4 – Avaliação Econômico-Financeira – Fig. 8.3 - indicam um gasto médio por passageiro internacional de US\$ 51,33 com base em um montante total de vendas de R\$ 360 milhões. Caso o tráfego seja de 4,29 milhões de passageiros internacionais/ano, a receita projetada será de USD 220 milhões, baseada em uma taxa de câmbio de R\$ 1,63 = 1 USD. Registros históricos demonstram uma variação de taxas médias

mensais entre 1,7 e 2,1 BRL resultando em uma média anual de pouco abaixo de 2 BRL por USD. Diante disso, solicitamos a confirmação do efetivo montante gasto por passageiro no ano de 2012, ou a confirmação de que o valor total das vendas em reais no ano de 2012 foi de R\$ 360 milhões.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1823

Atualmente utiliza-se no aeroporto soluções de TI da INFRAERO desenvolvidas internamente e sem que haja qualquer custo de licença nas contas de um aeroporto em particular. O uso desses sistemas poderá ser necessário a curto prazo para garantir a continuidade das operações, até que se decida acerca da solução mais adequada a médio e longo prazo. Diante disso, sugerimos a inclusão de disposição no Contrato prevendo o direito de utilização, sem ônus, pela Concessionária das referidas licenças da Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que caberá à Concessionária negociar com a INFRAERO a utilização das referidas licenças.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1826
Com relação a Cláusula 3.1.21 e diante do fato de que as obras do Aeroporto do Galeão envolvem necessariamente terrenos de marinha, sugerimos que a obtenção de autorização junto à Secretaria do Patrimônio da União - SPU seja expressamente prevista no edital como parte do processo de licenciamento das obras.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que é dever do Concessionário diligenciar junto aos órgãos públicos competentes a fim de obter as autorizações necessárias à ampliação e alteração do sítio aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Marina Estrella Barros
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1833
Item 3.1.7. Entendo que um valor significativo de contratos comerciais em GIG e CNF necessitam de prorrogação, aditamentos ou deverão ser concedidos em vista da expansão de terminais e renovações que estão atualmente em curso. Para GIG isso corresponderá a aproximadamente 2/3 do Terminal 1 e 1/3 do Terminal 2 (afetando aproximadamente 50% das áreas comerciais) e para CNF uma porção igualmente relevante dos contratos comerciais. A celebração de quaisquer novos contratos comerciais ou sua prorrogação durante o período compreendido entre a data de divulgação das informações acerca dos contratos comerciais pela INFRAERO e a assunção das operações pela Concessionária poderia representar um risco relevante para a Concessionária que baseou sua proposta econômica nas informações disponíveis – especialmente se tais contratos forem de longo prazo. Ademais, a concessionária deverá ter flexibilidade na melhoria das operações do aeroporto, o que

geralmente demanda a realocação e rescisão de contratos comerciais. Novos contratos de longo prazo e potencialmente altos custos de rescisão significariam que tais realocações e rescisões se mostrariam inviáveis economicamente. Por outro lado, entendo que não faria sentido deixar as áreas comerciais vagas até que a concessionária assuma a operação do aeroporto – especialmente à luz da Copa do Mundo de 2014. Dessa forma, sugiro que haja uma regra clara estabelecida no contrato de concessão no sentido de que todo e qualquer novo contrato comercial, prorrogações ou aditamentos terão um prazo máximo até 31/03/2015 ou terão uma cláusula expressa estipulando que o contrato poderá ser rescindido pela Concessionária sem o pagamento de quaisquer verbas de rescisão. É possível concluir que com contratos de curto prazo a INFRAERO não obterá os melhores resultados quando da concessão das áreas comerciais. No entanto, a flexibilidade comercial e operacional neste aspecto irá impactar substancialmente a possibilidade de aprimoramento das operações, a lucratividade dos aeroportos em um futuro próximo e conseqüentemente aumentará o valor da proposta pelos proponentes. Ademais, solicito que sejam disponibilizadas as cópias dos processos licitatórios instaurados e ainda não encerrados, para a concessão de áreas comerciais, bem como informação sobre futuras concessões e eventuais prorrogações contratuais; em consonância com o princípio da publicidade. Adicionalmente, gostaria de solicitar que qualquer nova concessão ou renovação contratual seja disponibilizada até a data do leilão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da due diligence até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária em até doze meses não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO e a ela caberá avaliar a relevância das contratações e renovações. Contudo, foi acrescentada a cláusula 3.1.7.1 na minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013, a fim de garantir que, a partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a INFRAERO e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser

encaminhados para conhecimento da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1846

Item: CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE CONCESSÃO - Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato Sugestão: Alterar a cláusula que prevê a integralização diferenciada entre o Acionista Privado e a Infraero, equalizando-os no percentual de 30% (ou 20%) 6.2.6.7. Antes da assinatura do Contrato, o Acionista Privado deverá ter integralizado em moeda corrente nacional 30% (trinta por cento) do seu capital subscrito e a INFRAERO 30% (trinta por cento) do seu capital subscrito, observadas as regras do Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas nas integralizações futuras. ou 6.2.6.7. Antes da assinatura do Contrato, o Acionista Privado deverá ter integralizado em moeda corrente nacional 20% (vinte por cento) do seu capital subscrito e a INFRAERO 20% (vinte por cento) do seu capital subscrito, observadas as regras do Anexo 21 – Minuta de Acordo de Acionistas nas integralizações futuras. Justificativa: Equalizando o padrão de aportes, deixará de haver distorção entre as rentabilidades dos sócios da Concessionária, o Acionista Privado e a Infraero. Outra possibilidade seria manter o diferente padrão de aportes previsto no item 6.2.6.7 e prever valores diferentes de dividendos para os sócios na primeira distribuição, ou tantas quanto necessário , de sorte a corrigir a distorção provocada pelos aportes diferenciados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula foi alterada a fim de prever que a INFRAERO deverá acompanhar os aumentos de capital necessários à realização dos investimentos obrigatórios da Fase I-B do Contrato, desde que atendidas as condicionantes descritas no item 3.5.1 do Anexo 21 ao Edital.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Veirano Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1851
Sugere-se a supressão do item 2 do Anexo 1 do Contrato, em virtude das alterações propostas para os itens 6.2.2 e 6.2.2.3.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a aprovação do Acordo de Acionistas e suas alterações posteriores pelo Poder Concedente têm o objetivo de verificar o cumprimento das disposições editalícias, contratuais e legais, sendo, portanto, imprescindível.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Veirano Advogados
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1857
Sugere-se a alteração da redação do item 4.4 do Anexo 21 ao Edital (modelo de acordo de acionistas) a fim de esclarecer que o direito de venda conjunta da INFRAERO só poderá ser exercido de forma proporcional à quantidade de ações alienadas pelo Acionista Privado. Nesse sentido, a proporcionalidade é necessária porque a eventual decisão da INFRAERO de alienar uma quantidade maior (ou a totalidade das ações) poderia inviabilizar o negócio, o que seria um benefício irrazoável e injustificado, especialmente considerando que qualquer transferência de Controle do Acionista Privado ou Controle da Concessionária depende de prévia autorização da ANAC. Além disso, o “tag along” deveria valer também para o Acionista Privado (i.e., no caso de venda da participação da Infraero). Dessa forma, sugere-se a alteração do item 4.4 para a seguinte redação: “4.4. Sem prejuízo às

restrições e condições aqui previstas, se quaisquer terceiros adquirirem o Controle da Concessionária ou do Acionista Privado, a INFRAERO poderá exercer seu direito de venda conjunta ("Tag Along"). Nesta hipótese, a INFRAERO terá o direito de vender suas Ações em conjunto com as Ações representativas do Controle da Concessionária, em quantidade proporcional, observados os mesmos prazos, condições e preços. A violação ao disposto nesta Cláusula ensejará na nulidade da aquisição do Controle da Concessionária. 4.4.1. O direito de venda conjunta ("Tag Along") previsto na cláusula 4.4 também se aplica ao Acionista Privado em caso de alienação de participação da Concessionária pela INFRAERO."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o mecanismo de tag along tem como objetivo proteger o acionista minoritário e está amparado nos termos da Lei 6.404/76.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1858

Sugere-se alterar o item 5.3.a do Anexo 21 do Edital (modelo de acordo de acionistas) para incluir a expressão "com exceção de redução que não implique em devolução de capital para o acionista", tendo em vista que a redução do Capital Social da Concessionária que não tenha como consequência a devolução de valores aos acionistas não deveria ser condicionada à aprovação por escrito da Infraero, especialmente considerando que (i) não implica em redução do patrimônio líquido da Concessionária, e (ii) não dá direito de contestação pelos credores da companhia (artigo 173 c/c 174 da Lei 6.404/76). Dessa forma, o item ficaria com a seguinte redação: "a. qualquer alteração no Capital Social autorizado, ou a redução do Capital Social, com exceção de redução que não implique em devolução de capital para o acionista;"

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi acatada, pois entende que todas as alterações do capital social autorizado deverão ser submetidas ao crivo da INFRAERO, inclusive as reduções de capital social.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1859

Sugere-se a inclusão do item 4.6 no Anexo 21 do Edital (modelo do acordo de acionistas) com o intuito de incluir o direito de preferência do Acionista Privado para a eventual aquisição da participação da INFRAERO na Concessionária. A inclusão se justifica em razão do investimento que será realizado nos aeroportos, e até mesmo para seguir condições normais de mercado em relações societárias desta natureza. Nesse sentido, o item 4.6 teria a seguinte redação: “4.6. Será garantido ao Acionista Privado o direito de preferência para eventual aquisição da participação da INFRAERO na Concessionária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o direito de preferência se aplica apenas à Infraero, por ser acionista minoritária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1866

Sugere-se alterar o item 3.1.11 da minuta de Contrato para que fique claro que a Concessionária só deverá atender aos encargos olímpicos já assumidos pelo Poder

Público no Caderno de Encargos Olímpicos firmado com o COI e, mesmo assim, que sejam encargos de responsabilidade típica e direta da concessão. Sendo assim, o item ficaria com a seguinte redação: “3.1.11. observar e cumprir todos os compromissos assumidos pelo Poder Público para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, realizando os investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas até a data do Leilão, desde que tais encargos sejam de responsabilidade típica e direta da concessão.” Alternativamente, sugere-se que as obrigações posteriores eventualmente imputadas à Concessionária sejam consideradas como fatores para revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, com a alocação de risco de tais gastos ao Poder Concedente, por meio da inclusão do item 5.2.16 na minuta do Contrato. O referido item teria a seguinte redação: “5.2.16. custos e quaisquer outras despesas e obrigações relacionados à realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, imprevistos no momento de realização do Leilão.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi incluída cláusula 5.2.16 no Capítulo V da minuta de Contrato (parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013) para tratar especificamente dessa questão, atribuindo ao Poder Concedente os custos relacionados à realização dos investimentos e ações necessárias ao pleno atendimento das exigências estabelecidas pelos compromissos assumidos quando em data posterior à da publicação do Edital. Além disso, cumpre observar que cabe à Proponente o levantamento das obrigações a serem assumidas na concessão, a exemplo das contidas nos documentos disponíveis em <http://www.rio2016.org.br/comite-organizador/transparencia/documentos>, mas não se limitando a elas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1867

Em relação à Carta do Anexo 23 do Edital, tendo em vista que empresas de auditoria podem temer algum tipo de responsabilização no futuro, sugere-se que seja expressamente declarado que a ANAC não buscará qualquer tipo de responsabilização de tais empresas, assim como a previsão de que a ANAC se obrigará a assinar documento que isente as empresas de auditoria de qualquer responsabilidade ("hold harmless").

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluída a exigência de auditoria independente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1873

Itens 3.1.50 e 5.2.4 - Entendemos que a estimativa de moradores e domicílios adotada no "Relatório 3 – Estudos Ambientais" será assumida como verdadeira e as normas da ABNT relacionadas à avaliação de bens serão consideradas como padrão para o cálculo do valor de indenização das famílias. Posto isso, eventuais impactos do aumento de moradores e domicílios na indenização ou utilização de outro critério, que não a ABNT para a avaliação dos bens das referidas áreas, serão objeto de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Favor confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1878

Item 3.2.14. Favor confirmar para quais áreas há Decretos de Utilidade Pública já publicados e em vigor.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que toda a titularidade a ser considerada a cada aeroporto encontra-se disponível no Anexo 2 - PEA da minuta de Contrato, parte do Edital publicado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1884

Item 5.4.2. As premissas relativas ao OPEX parecem ser, em geral, bastante agressivas e não reconhecem, de forma suficiente, funções escalonados nos custos de desenvolvimento (e.g., no caso de um novo terminal, o que significaria a duplicação de certas funções). A margem de 80% (considerando os 5% por cento da contribuição variável) conforme quadro 10.1. do Relatório 4 – Avaliação Econômico-Financeira CNF - do EBITDA de CNF no ano de 2043 atesta tal afirmação. Isso significaria eficiência e rentabilidade líderes em termos mundiais, para um aeroporto predominantemente doméstico. Favor explicar.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência

Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1885

Item 5.4.3. A base de previsão de demanda para GIG constante do Relatório 1 – Estudo de Mercado parece ser significativamente exagerada: o crescimento da demanda de 2013 do GIG (+10%). O YTD atual (YTD de Abril): crescimento zero, cronograma de verão com capacidade de assentos 9% menor. Considerando que o tráfego regular representa 99% dos assentos totais e 98% do tráfego internacional, parece altamente improvável que a previsão de 2013 seja cumprida. Com base nos dados, o GIG irá provavelmente experimentar um declínio no tráfego em 2013. Levando isso em consideração, a base para o crescimento de tráfego superior a 10% foi superestimada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1886

Item 5.4.3. A previsão de demanda, baseada no Relatório de Confins – Estudo de Mercado, parece um pouco exagerada: o crescimento da demanda em 2013 de Confins (+6%). YTD em Abril demonstra uma diminuição significativa (-3%), programação de verão com 6% menor capacidade. Levando-se em conta que o tráfego regular no CNF representa 99% dos assentos em vôos locais e internacionais, parece altamente improvável que a previsão de 2013 seja cumprida. Com base nos dados, o CNF irá provavelmente experimentar um declínio no tráfego em 2013. Levando isso em consideração, a base para o crescimento de tráfego superior a 6% está superestimada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1888

Item 3.1.3. Durante a visita ao local restou claro que serão necessárias medidas materiais de manutenção no sistema elétrico e no HVAC. A planta de refrigeração de água e a maioria do sistema elétrico estão no fim de suas vidas úteis. No entanto, nos parece que esta situação não está adequadamente refletida na equação econômica (capex de manutenção de apenas R\$ 101 Milhões até 2017). Nesse sentido, pedimos a gentileza de revisarem o capex de manutenção para que todos possam calcular corretamente na precificação de suas propostas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marina Estrella Barros

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1894

Item 3.1.21 - Nos Estudos Ambientais, há previsão de mudança de competência para o licenciamento ambiental das obras de expansão do GIG. Contudo, a compensação ambiental a ser cobrada pelo órgão federal (IBAMA) equivale a 0,5% do valor do investimento, enquanto a do órgão estadual (INEA) equivale a 1,1%. Este entendimento corresponde à realidade?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1895

3.1.21. O "Relatório 3 – Estudos Ambientais" assume que a competência para licenciamento ambiental para as obras de expansão do sítio aeroportuário de GIG é do IBAMA (p.200). No entanto, o INEA vem licenciando a operação do aeroporto de Galeão. Nesse sentido, há algum convênio e/ou entendimento firmado entre o IBAMA e INEA sobre a fixação de competência em relação a tais obras? Em caso de resposta afirmativa, solicitamos que o convênio ou o documento que firma o entendimento sobre a competência para o licenciamento ambiental do aeroporto seja disponibilizado para todos os proponentes, para a adequada formulação de suas propostas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Humberto Goes Linaris

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1898

São Paulo, 30 de junho de 2013 À Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Prezados Senhores, Em referência à exigência de envio do “anexo 23 – Modelo de Carta Subscrita por Auditoria Independente – Declarando Adequabilidade do Plano de Negócios” fazemos nossas considerações quanto à forma de apresentação desta carta e seu conteúdo. A norma de auditoria que trata do tema de projeções é a norma internacional ISAE 3400 - Auditoria de Informações Prospectivas. Segundo a norma ISAE 3400, informações financeiras prospectivas representam informações financeiras com base em premissas sobre eventos que podem ocorrer no futuro e

possíveis ações de uma entidade. Em função de sua natureza, é altamente subjetiva e sua preparação exige o exercício de considerável julgamento. Informações financeiras prospectivas podem estar na forma de previsão, projeção ou uma combinação de ambos, por exemplo, uma previsão de um ano mais uma projeção de mais cinco anos. Neste contexto, previsão significa informação financeira prospectiva preparada com base em premissas relativas a eventos futuros que a administração espera acontecer e incorpora temas de desempenho de sua gestão e/ou ações que espera tomar, tudo na data em que a informação está sendo preparada (suposições com base em melhores estimativas). Ainda, projeção significa informação financeira prospectiva elaborada a partir de: (a) suposições / hipóteses sobre futuros eventos e ações de gestão que não estão necessariamente presentes, como no caso de entidades que estão em fase de inicial (start-up); (b) ou uma mistura de melhores estimativas e suposições hipotéticas. Nesse cenário, um auditor diferencia sua conclusão quando expressa uma opinião sobre demonstrações financeiras históricas (que contêm eventos passados, por exemplo, uma demonstração financeira de um período de 12 meses que findou em 31 de dezembro de um determinado ano) das opiniões sobre informações prospectivas. No caso de informações históricas, o auditor utiliza a norma brasileira e internacional de auditoria (respectivamente a NBC TA 700 e ISA 700) e emite uma opinião sobre se as demonstrações financeiras estão adequadamente apresentadas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com um conjunto de regras, como as práticas contábeis adotadas no Brasil. No caso de informações prospectivas, o auditor utiliza a norma internacional de auditoria (ISAE 3400) e opina sobre se a informação financeira prospectiva foi adequadamente compilada, em todos os aspectos relevantes, com base em premissas definidas em uma nota explicativa que acompanha a informação financeira e se a base contábil utilizada para a preparação das informações financeiras, que considera os aspectos e normas tributárias vigentes, é consistente com as práticas contábeis adotadas no Brasil. Desta forma temos duas principais observações a fazer: (i) a primeira relacionada com o escopo pelo qual o auditor independente pode se manifestar quanto a informação

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluída a exigência de auditoria independente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1901

A contribuição ao item 4.46 da minuta do edital deve ser considerada em conjunto com a contribuição ao item 3.15.5 da minuta do edital tendo em vista a relação e consequências das disposições para a competitividade no futuro leilão para a concessão dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG). A minuta do edital, no item 4.46, estabelece a necessidade de o operador aeroportuário ter participação de, pelo menos, 25% do consórcio licitante e demonstrar a movimentação de no mínimo 35 milhões de passageiros em um dos últimos cinco anos num mesmo aeroporto. Tal requisito de qualificação técnica habilita apenas 30 operadores no mundo inteiro, conforme controle do Airports Council International (ACI). Ademais, poucas são empresas totalmente privadas, gerando um direcionamento da licitação para empresas estrangeiras estatais. Trata-se de exigência que viola o art. 219 da Constituição Federal, segundo o qual o mercado interno integra o patrimônio nacional e deverá ser incentivado de modo a viabilizar, entre outros, o desenvolvimento socioeconômico do País. Pois os efeitos dessa restrição na minuta do edital incentivam apenas e tão somente o mercado dos grandes operadores estatais, e não o mercado (privado) nacional que precisa ser construído com o auxílio dos operadores estrangeiros. A necessidade de participação com 25% do consórcio licitante cria ainda uma obrigação de participação em igual proporção no acionista privado, o que não necessariamente ocorre. A exemplo do que ocorreu nos leilões anteriores, a necessidade de ingresso do operador no consórcio é vista pelos operadores estrangeiros como uma oportunidade mercadológica na medida em que as empresas brasileiras dependem da sua parceria para participar do leilão. Essa vantagem acaba por levar a empresa nacional a viabilizar o projeto a todo custo, às vezes fazendo frente às obrigações financeiras das empresas estrangeiras. Não se pode esquecer que para o Leilão ANAC nº 02/2011, por meio do qual foi concedido para a iniciativa privada o

Aeroporto Internacional Aeroporto Internacional de Guarulhos/São Paulo – Governador André Franco Montoro, exigiu-se movimentação mínima de 5 milhões de passageiros em um dos últimos cinco anos. A justificativa política para se exigir patamar excessivamente superior não pode desconsiderar razões de cunho técnico, sob pena de desrespeito a princípios caros para a Administração Pública conforme disposto no art. 37, caput, da CF/88. Recomenda-se a redução do número mínimo de passageiros exigido a título de habilitação do operador portuário e a supressão do requisito de participação deste em, pelo menos, 25% do consórcio licitante. Para atingir o objetivo de trazer grandes operadores estrangeiros, recomenda-se, ao revés, que se estabeleça a obrigação de compromisso de subcontratação já no momento da licitação e de efetiva transferência de tecnologia para a concessionária no decorrer da execução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito de qualificação técnica foi alterado pela Resolução nº 15, de 02 de outubro de 2013, que deu nova redação ao dispositivo trazido inicialmente que Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Em face desta nova determinação do Conselho Nacional de Desestatização, passaram a ser considerador para fins de qualificação técnica, que o operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo 12 milhões de passageiros para Confins e 22 milhões de passageiros para o Galeão, em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação do Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1902

Recomenda-se desde a publicação do edital (e não para publicação posterior) disponibilizar a todos os interessados o procedimento de agendamento e realização das vistorias ao Complexo Aeroportuário de cada Aeroporto objeto da licitação, de modo a evitar inseguranças verificadas no leilão ANAC 02/2011.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada, sendo os procedimentos para a realização de visitas técnicas disponibilizados no site da ANAC quando da publicação do Edital e não em momento posterior.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Patricia Pessoa Valente

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1907

O modelo de carta a ser subscrita pelo operador aeroportuário evidencia que o Edital exige que o Operador Aeroportuário a atender as exigências do item 4.46. não seja apenas investidor no aeroporto em questão. Em razão dos motivos apresentados nas contribuições aos itens 3.15.5 e 4.46 da minuta do Edital, recomenda-se que se permita a participação de investidores e, no lugar dessa exigência, imponha-se outra relativa ao compromisso de subcontratação de consultoria de operação aeroportuária desde o momento da licitação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 25% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 2 do Conselho Nacional de Desestatização, de 16 de janeiro de 2013, que propôs a inclusão dos Aeroportos internacionais do Rio de Janeiro / Galeão e Tancredo Neves no Programa Nacional de Desestatização – PND.

Cabe ressaltar, ademais, que a exigência de 25% de participação do operador aeroportuário nos Consórcios visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário nas atividades e investimentos da Concessionária e o efetivo aproveitamento do know how e tecnologia associados às empresas que já desempenham relevante papel nos maiores aeroportos internacionais do mundo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jose Eduardo Horta Quina

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1910

Conforme previsto no item 1.2, e seus subitens, do Aviso da Audiência Pública ANAC Nº 5/2013, publicado no Diário Oficial da União em 31/05/2013, encaminha-se, através deste, contribuição com o intuito de esclarecer e/ou adequar os documentos submetidos à Audiência Pública, cujas justificativas são apresentadas abaixo, bem como também é encaminhado arquivo anexo contendo complementação às justificativas abaixo apresentadas. Esta contribuição se refere à Minuta de Edital, mais especificamente ao seu CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO - Seção IV - Da Proposta Econômica. No item 4.23. e seus subitens 4.23.1. e 4.23.2., são apresentados os valores mínimos para as propostas econômicas, ou seja, os valores mínimos do Valor das Contribuições Fixas a serem pagas ao Poder Concedente, respectivamente, R\$ 4.645.554.000 (quatro bilhões, seiscentos e quarenta e cinco milhões e quinhentos e cinquenta e quatro mil reais) para o Aeroporto do GALEÃO e R\$ 1.561.990.000,00 (um bilhão, quinhentos e sessenta e um milhões e novecentos e noventa mil reais) para o aeroporto de CONFINS. O que se aqui solicita é que estes valores sejam revistos, baseados nas justificativas que se seguem. 1. Quando da primeira licitação para Concessão de um aeroporto no Brasil, no caso, o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o governo federal, através de Nota Técnica conjunta da Secretaria do Tesouro Nacional, Secretaria de Acompanhamento Econômico e Ministério da Fazenda (Nota Técnica Conjunta 815/2010 – STN/SEA/MF, de 17/05/2010) avaliou e determinou à ANAC qual deveria ser o valor do Custo Médio

Ponderado de Capital – CMPC (em inglês, como é mais conhecido, WACC – Weighted Average Cost of Capital) a ser adotado como Taxa de Desconto no cálculo do Valor Presente Líquido do Fluxo de Caixa da Concessão, que, na verdade, foi o valor adotado como o mínimo da proposta a ser apresentada pelos Licitantes naquela Licitação. Apenas como referência, tal valor, na época, era de 6,30%. 2. Quanto da segunda licitação para Concessão de aeroportos no Brasil, no caso, os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos, o critério adotado para determinação dos valores mínimos para as ofertas para as concessões dos aeroportos em Licitação foi idêntico ao adotado para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, ou seja, o Valor Presente Líquido do Fluxo de Caixa da Concessão, cuja taxa também foi adotada como sendo o WACC do setor. Naquela ocasião, como pode ser verificado na ATA nº 54/2011-Plenário do TCU (Seção Ordinária do TCU de 07/12/2011 – Código eletrônico para localização no site do TCU – AC-3234-54/11-P) a ANAC promoveu, nos estudos para a concessão de tais aeroportos, uma atualização do valor do WACC, independente de qualquer orientação por parte do Ministério da Fazenda, através da atualização da série histórica dos dados da Nota Técnica Conjunta 815/2010 – STN/SEA/MF, de 17/05/2010, o que foi entendido como correto e aceito pelo TCU em sua análise do processo destas concessões. Apenas como referênci

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA não são objeto de avaliação nesta Audiência Pública, tendo em vista que são apenas estudos referenciais para o Governo Federal e não vinculam as Proponentes ou a futura Concessionária, como bem observa o item 1.32 do Edital lançado em 03 de outubro de 2013.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1561

45. Edital, Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), Item 5.6 Sugerimos incluir a

INFRAERO na obrigação prevista no Item 5.6, do Anexo 21 (Minuta do Acordo de Acionistas), do Edital, que passaria a conter a seguinte redação: “Todas as operações entre a Concessionária e uma das Partes ou qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado ou entre a Concessionária e uma das Partes ou qualquer Parte Relacionada da INFRAERO deverão ser conduzidas de forma que não seja concedida a qualquer Parte ou à sua respectiva Parte Relacionada remuneração, em termos e condições mais vantajosos do que os que seriam acordados com outras partes não relacionadas. A Concessionária somente poderá celebrar contratos, acordos, arranjos ou compromissos com qualquer Parte Relacionada dos Acionistas do Acionista Privado ou com qualquer Parte Relacionada da Infraero, ou alteração ou aditamento de qualquer deles em termos e condições de mercado.”. Ademais, sugerimos incluir um subitem ao Item 5.6 mencionado no seguinte sentido: “A Infraero, por intermédio dos membros do Conselho de Administração por ela indicados, se absterá de votar qualquer matéria relacionada a ações concorrenciais relativas a outros aeroportos administrados pela INFRAERO ou a aeroportos em que a INFRAERO detenha participação acionária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, ao contrário do Acionista Privado, a INFRAERO não será a administradora do aeroporto, não lhe cabendo a decisão de contratar partes a ela relacionadas, não se justificando, portanto, tal cláusula. A sugestão de veto não foi acatada, tendo em vista ser a INFRAERO uma empresa pública e que, portanto, tem como foco a prestação do serviço público e a realização de políticas públicas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1611

O Acordo de Acionistas estabelece em sua cláusula 4.2 que o Acionista Privado poderá constituir ônus sobre suas Ações em favor dos Financiadores, sendo

mandatória a constituição deste ônus caso exigido pelo Financiador. Ainda, caso o Financiador exija garantias adicionais, o Acionista Privado poderá conceder as garantias solicitadas pelo Financiador, observada a legislação aplicável. Nota-se que a minuta do Acordo de Acionistas expressamente exime a INFRAERO da outorga de garantias sobre as suas ações da Concessionária e mesmo de garantias adicionais, ao contrário do que foi permitido em licitações passadas, como na concessão dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos, Viracopos e Brasília. A respeito, é importante ressaltar que a impossibilidade de outorga de garantias pela INFRAERO em proporção à sua participação na Concessionária enfraquece demasiadamente o poder de negociação da Concessionária em futuro financiamento, que conseguirá apenas oferecer pouco mais da metade das garantias possíveis (inclusive garantias de projeto). Assim, esta disposição do Acordo de Acionistas pode constituir um grave obstáculo à obtenção de financiamentos necessários ao projeto pela Concessionária, ao mesmo tempo em que isenta a INFRAERO de obrigações que lhe seriam devidas em face de sua participação no capital da Concessionária. Ademais, esta restrição à outorga de garantias pela INFRAERO também impediria o oferecimento de contragarantias dos acionistas da Concessionária (Acionista Privado e Infraero) por ocasião da contratação da garantia de execução contratual pela Concessionária, proporcionalmente à participação de cada acionista no capital social da Concessionária. Em vista do exposto, indaga-se se a possibilidade de constituição de ônus aplicável ao Acionista Privado prevista na cláusula 4.2 também será estendida à Infraero.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada, no sentido de equiparar as obrigações da INFRAERO e do Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Heil Lutiis Silveira Martins (Banco Itaú BBA S.A.)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1744

Seção IV - Item 4.2. Sugerimos redigir este item para deixar claro que tanto o Acionista Privado e a INFRAERO poderão constituir ônus sobre suas ações e fornecer garantias adicionais, se assim solicitado pelos financiadores. A redação atual deste item apresenta diversos problemas, que apresentamos abaixo: 1) Desrespeito ao princípio de equanimidade entre os acionistas da concessionária; 2) A obrigação de provisão de garantias para os financiamentos (que são imprescindíveis para a materialização dos investimentos previstos no PEA) recai inteiramente sobre o Acionista Privado, o que se configura como um ônus financeiro significativo que, por sua vez, contribuirá para uma menor agressividade dos Proponentes na elaboração de suas propostas econômicas; 3) As estruturas consagradas de financiamento a projetos (Project Finance) no Brasil incluem invariavelmente garantia real sobre 100% das ações da SPE constituída para empreender o projeto que está sendo financiado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada, no sentido de equiparar as obrigações da INFRAERO e do Acionista Privado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1764

Inclusão do item 7.1.1, c/c a alteração do item 7.1 do Anexo 21 do Edital, para prever a rescisão automática do Acordo de Acionistas. Isso porque o Acordo de Acionistas prevê uma série de direitos que só se justificam caso a INFRAERO mantenha uma participação relevante mínima na concessionária. Sugere-se a seguinte redação: "7.1.1 Este Acordo será automaticamente rescindido caso a participação da INFRAERO na Concessionária seja diluída para patamar igual ou inferior a 10% (dez por cento)."

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os direitos assegurados à INFRAERO no Acordo de Acionista não objetivam somente o exercício de participação societária relevante na Concessionária, razão pela qual a alteração sugerida não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Danilo Colares de Araújo Moreira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1634

Contribuições do Estado de Minas Gerais – EMG à minuta de Edital de Concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AITN.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que devido ao elevado número de temas tratados pelo ofício, a resposta será dada individualmente, na ordem abordada em citado documento.

1) Conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional no aeroporto de Confins decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

2) Os documentos relativos à declaração de utilidade pública de que trata o Decreto Estadual sem número, de 31 de agosto de 2009, foram disponibilizados na página <http://www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes/decretos-de-declaracao-de->

utilidade-pública-confins/, a fim de dar conhecimento do processo aos interessados.

3) A cessão de áreas pela futura concessionária no sítio aeroportuário segue as regras do Capítulo XI do Contrato de Concessão, que trata da utilização de áreas no complexo aeroportuário, sendo permitidos ajustes entre a concessionária, os governos e as empresas locais para fomentar o desenvolvimento de atividades econômicas na região.

4) Os documentos relativos ao projeto de melhoramento e pavimentação da LMG-800 foram disponibilizados na página <http://www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes/lmg-800-projeto-para-melhoramento-e-pavimentacao>, a fim de dar conhecimento do processo aos interessados.

5) Conforme explícito no Contrato, especialmente em seu Anexo 2 - PEA, não se trata a navegação aérea de objeto da presente concessão. Trata-se tal decisão de política pública materializada na Resolução nº 2, de 16 de janeiro de 2013, publicada pelo Conselho Nacional de Desestatização. Entretanto, ressalta citado Anexo que a Concessionária será responsável pelos custos decorrentes da eventual realocação de instalações e equipamentos relativos ao tema, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária, inclusive a construção de novas instalações com características construtivas similares às instalações desativadas, com toda a infraestrutura necessária e suficiente para que os equipamentos de responsabilidade do Poder Público estejam aptos a operar. Cumpre destacar ainda que será inserida cláusula no Anexo 2 ao Contrato no sentido de esclarecer que a Concessionária poderá, após anuência prévia do órgão competente por navegação aérea, realizar investimentos e benfeitorias relacionadas aos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, ressalvado que sob nenhuma hipótese fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Por fim, informa-se que o EVTEA não tem caráter vinculativo, cabendo à Concessionária estabelecer a forma que pretende cumprir o Contrato e realizar os investimentos necessários, definindo a melhor forma de solucionar a questão aventada.

6) Quanto ao prazo de concessão do aeroporto de Confins, destaca-se que este deriva do EVTEA, não podendo ser alterado sem fundamentação técnica e estando adequado à previsão de investimentos e receitas projetados.”

--

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Raimundo Nunes Filho
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1161
Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto)
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Raimundo Nunes Filho
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1162

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1163

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1164

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1165

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1166

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável

também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1167

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica

específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1168

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1169

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1170

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1171

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1172

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1173

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável

também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1174

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica

específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1175

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1176

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1177

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1178

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1179

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1180

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável

também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1181

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica

específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1182

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1183

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Raimundo Nunes Filho

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1184

Nos Editais de Licitação deverão constar que as empresas terceirizadas deverão garantir a minimização dos impactos ambientais causados pelos aeroportos nas comunidades onde estão inseridos. Assim, o aeroporto deverá suprir a sua necessidade de produção de energia elétrica para o seu pleno funcionamento por intermédio de sistemas LIMPOS (sem utilização de petróleo) e ser responsável também pelos resíduos gerados no aeroporto e que sejam trazidos por aeronaves e/ou usuários, bem como pelo tratamento do esgoto sanitário de suas instalações. A meta deverá ser resíduos ZERO e autosuficiência energética (independência da energia gerada externamente ao aeroporto por concessionárias e distribuidoras).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera as cláusulas previstas em Contrato adequadas e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que regras e procedimentos para funcionamento dos prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo pode ser tema de regulamentação técnica específica, e não inserida no contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1222

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.1. “O objeto do presente contrato é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário, a ser implementada em quatro fases:”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.1. “O objeto do presente contrato é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário, a ser implementada em três fases:”
JUSTIFICATIVA Esta alteração visa corrigir o número de fases do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item foi alterado para corrigir inconsistência quanto ao número de fases.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1267

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Apêndice C “Por ocasião do cálculo do reajuste anual, a Concessionária poderá apresentar para avaliação da ANAC informações e esclarecimentos sobre fatos, atividades e serviços desempenhados por delegatárias ou órgãos públicos e companhias aéreas que tenham impactado na qualidade dos serviços prestados no aeroporto.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja estabelecido nos documentos contratuais como a ANAC irá avaliar a qualidade dos serviços prestados pela concessionária que sofreram interferência negativa de outros agentes, por meio de critérios razoáveis e pré-definidos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que é responsabilidade da Concessionária apresentar no Relatório de Qualidade do Serviço quais os elementos sofreram interferência negativa de outros agentes, e caberá a ANAC avaliar o impacto da interferência de acordo com cada caso, podendo ser por avaliação dos levantamentos e relatórios apresentados pela Concessionária, pelos órgãos públicos ou pela própria ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1270

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Apêndice B, Componente 1. “Saguão de embarque: área necessária por ocupante; relação

visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos).” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Favor esclarecer se o visitante-acompanhante deve ser considerado como ocupante no dimensionamento do saguão de embarque e, portanto, considerado na metragem de 2,3 m²/ocupante, uma vez que, pelo nível de serviço C da IATA, a taxa para visitante-acompanhante não acompanhado de carrinhos de bagagem é de 1,5 m²/visitante-acompanhante.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o visitante-acompanhante deve ser considerado como um ocupante no dimensionamento do saguão de embarque.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1271

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Apêndice B, Componente 3. “Área para formação de filas de check-in e despacho” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Favor esclarecer se o parâmetro na hora-pico para o dimensionamento da área para formação de filas para inspeção de segurança é de 10 minutos para passageiros domésticos e 15 minutos para internacionais, conforme descrito no Apêndice B do PEA, ou se devem ser seguidos os padrões definidos na tabela 2 do Apêndice C para fila de inspeção de segurança para composição do fator Q, que estabelece decréscimo do bônus do Fator Q caso 10% dos passageiros aguardem mais de 5 minutos e 5% mais de 15 minutos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os parâmetros de dimensionamento apresentados no Apêndice B do PEA são os valores mínimos que

devem ser utilizados no planejamento da infraestrutura a ser construída. Os indicadores de qualidade de serviço que tratam de tempo de inspeção de segurança são balizadores da performance esperada pelo Poder Concedente na operação dos canais de inspeção de segurança.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1274

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6.1.16.1. “A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas que possuem a competência legal de prestar serviços no aeroporto, a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6.1.16.1. “A Concessionária deverá disponibilizar aos seguintes órgãos e entidades públicas a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades: 6.1.16.1.1 [] (...)”
JUSTIFICATIVA: Esta alteração visa deixar claro quais órgãos e entidades públicas serão envolvidas nas atividades aeroportuárias.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que considera a cláusula adequada, já que os referidos órgãos são estabelecidos por leis e regramentos próprios.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1275

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6.1.16. “Infraestrutura de suporte às atividades de órgãos e entidades públicas.” Anexo 2 do Contrato de Concessão – Item 6.1.16.1. “A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas que possuem a competência legal de prestar serviços no aeroporto, a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Considerando que a concessionária deverá mensurar no seu plano de negócios as interferências e instalações a serem implementadas para o devido cumprimento do item 6.1.16.1 do PEA, faz-se necessário que os órgãos e entidades que prestam serviços nos Aeroportos de Galeão e Confins disponibilizem os seus instrumentos normativos internos ou documentos técnicos que indiquem a infraestrutura necessária à sua atuação no Aeroporto, contemplando as áreas, mobiliário, equipamentos e eventuais interferências adicionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que cabe ao operador da infraestrutura aeroportuária estabelecer tratativas com órgãos públicos cuja atuação seja necessária no ambiente do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1278

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Contrato de Concessão – Capítulo II – Cláusula 2.2. “Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, sendo

atribuição exclusiva do Poder Público, conforme detalhado no PEA.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido se (i) a torre de controle do Aeroporto de Galeão está localizada em área a ser transferida à concessionária no âmbito da concessão; e (ii) o DECEA, em consonância com a cláusula 2.2 do Contrato de Concessão e o item 3.2 do PEA, será responsável pela manutenção da torre de controle no Aeroporto de Galeão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a área referente à Torre de Controle está localizada dentro do Complexo Aeroportuário objeto da Concessão, entretanto, é importante mencionar que esta área é denominada como área especial e conforme a cláusula 3.1.25 da minuta do Contrato publicada em 03/10/13, para sua utilização o DECEA deverá ser consultado previamente. Adicionalmente, esclarecemos que o Poder Público é responsável pela manutenção da Torre de Controle e demais serviços e facilidades previstas no item 3.2 do PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1286

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Contrato de Concessão – Capítulo II – Cláusula 2.2. “Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, conforme detalhado no PEA.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Sugere-se que seja esclarecido se (i) a torre de controle do Aeroporto de Confins está localizada em área a ser transferida à concessionária no âmbito da concessão; e (ii) o DECEA, em consonância com a cláusula 2.2 do Contrato de Concessão e o item 3.2 do PEA, será responsável pela manutenção da torre de controle no Aeroporto de

Confins.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a área referente à Torre de Controle está localizada dentro do Complexo Aeroportuário objeto da Concessão, entretanto, é importante mencionar que esta área é denominada como área especial e conforme a cláusula 3.1.25 da minuta do Contrato publicada em 03/10/13, para sua utilização o DECEA deverá ser consultado previamente. Adicionalmente, esclarecemos que o Poder Público é responsável pela manutenção da Torre de Controle e demais serviços e facilidades previstas no item 3.2 do PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1298

"TEXTO ORIGINAL: 6.5.3.3 revisão do sistema de transporte para embarque/desembarque remoto, incluindo, se necessário, reforma ou substituição dos veículos utilizados;" "PROPOSTA: 6.5.3.3 revisão e/ou adequação do sistema de transporte para embarque/desembarque remoto, incluindo, se necessário, reforma, substituição e incremento dos veículos utilizados;" Justificativa: Não basta reformar ou substituir o veículo utilizado para embarque/desembarque remoto, é preciso haver incremento, uma vez que a própria Tarifa de Embarque remunera este serviço.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o item em questão refere-se apenas a ações de curto prazo que devem ser executadas pela Concessionária. Esclarecemos ainda que tal previsão não exclui a responsabilidade da Concessionária em incrementar a frota de veículos utilizados caso seja identificada a necessidade de fazê-lo para atendimento da qualidade na prestação dos serviços.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1302

Texto original: 3.1.38. realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do Aeroporto com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no Anexo 2 - PEA; Proposta: Substituir “demais componentes operacionais do Aeroporto” por “Elementos Aeroportuários Obrigatórios”. E incluir a definição d termo também no Edital corpo de Edital. Justificativa: 1- O Anexo 2 – PEA define e lista “Elementos Aeroportuários Obrigatórios”. 2-Não localizei no PEA provisão para investimentos em áreas no PEA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera a cláusula adequada, visto que os principais componentes estão listados no item 9.8 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária - à minuta de Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1310

Texto original: 6.1.12.2 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de manutenção. Proposta: Incluir definição do termo “Infraestrutura Básica para lotes”, o qual deve conter vias públicas para acesso de viaturas e aeronaves conforme, e provisão instalada para fornecimento e ramificação de energia elétrica, hidráulica, saneamento e telefonia. Justificativa: Não encontrei a definição de “Infraestrutura Básica para Lotes. Evitar necessidade de investimentos

em áreas comuns pela empresa.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e, portanto, não realizou ajustes para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1311

Texto original: Aeroporto de Confins...8.3.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.500 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2020, o que ocorrer primeiro. Aeroporto do Galeão... ...8.6.1 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 215.100 movimentos anuais, início de construção de pelo menos uma pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 3.000 metros, projetada para aeronaves Código F, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 262.900 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2021, o que ocorrer primeiro. Proposta: Aeroporto de Confins... Adicionar “8.4 A Concessionária deverá prever no PGI investimentos em “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” a fim de atender a Demanda Prevista.” Aeroporto do Galeão... Adicionar “8.4 A Concessionária deverá prever no PGI investimentos em “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” a fim de atender a Demanda Prevista.” Justificativa: Não há previsão de investimento em áreas operacionais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e, portanto, não realizou ajustes para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1312

Texto original: 9. Plano de Gestão da Infraestrutura 9.8. O PGI deverá identificar os principais componentes da infraestrutura aeroportuária, incluindo: 9.8.1 Sistema de pistas; 9.8.2 Pátio de aeronaves; 9.8.3 Vias de serviço; 9.8.4 Terminais de passageiros e carga; 9.8.5 Estacionamento de veículos; 9.8.6 Vias de acesso e circulação interna; 9.8.7 Demais instalações para funcionamento do aeroporto. Proposta: Substituir “9.8.7 Demais instalações para funcionamento do aeroporto” por “9.8.7 Demais “Elementos Aeroportuários Obrigatórios”“. Justificativa: Termo atual é vago. O termo “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” está definido no Anexo 2, é específico e mais abrangente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e, portanto, não realizou ajustes para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1313

Parâmetros Mínimos de Dimensionamento – Nível de Serviço Estabelecido
Texto original: Tabela com 9 componentes. Proposta: Incluir componentes adicionais na

tabela, que sejam relacionados às áreas para atividades operacionais. Ex: área mínima de suporte em m² por posição de aeronave; área mínima para estacionamento de GSE por posição de aeronave e por qtd de vôos da empresa aérea; etc. Justificativa: NÃO HÁ PARÂMETROS PARA DISPONIBILIZAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS OU PARA ELEMENTOS AEROPORTUÁRIOS OBRIGATÓRIOS.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que os componentes considerados nos parâmetros mínimos de dimensionamento são essencialmente aqueles que afetam diretamente a percepção do usuário durante a sua utilização e, portanto, foram previstos no Contrato de Concessão. Componentes operacionais no lado ar têm regulação técnica específica, voltada para a segurança operacional. Além disso, a Concessionária tem incentivos para que a infraestrutura do aeroporto garanta operações eficientes e que permitam celeridade no processamento das aeronaves em solo. Adicionalmente, áreas e sistemas que não estejam previstos no referido documento poderão ser disponibilizados dentro do aeroporto a critério da Concessionária e, inclusive, ser objeto de acordo específico entre esta e as empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1314

Texto original: Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS Instalações Lado Ar 9. Pontes de Embarque (Q) 10. Fonte de energia elétrica auxiliar 11. Posições de pátio (Q) 12. Atendimento de Pontes de Embarque (Q) Proposta: Incluir na lista da tabela 1 indicadores relacionados a “Elementos Aeroportuários Obrigatórios.” Justificativa: Não há indicador de qualidade para infraestrutura de apoio às operações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a Agência poderá modificar as áreas a serem medidas, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C, durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão. Adicionalmente é importante ressaltar que um acordo específico entre a Concessionária e as empresas aéreas poderá abordar metas de qualidade de serviço para as áreas mencionadas, conforme previsto no item 12.8 do PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1315

TEXTO ORIGINAL: Tabela 4 Não serão exigidas reduções tarifárias quando o Evento Relevante se der em função das instalações do aeródromo se encontrarem fora de serviço, devido à substituição ou reparo, ou enquanto um relevante investimento estiver sendo realizado nas proximidades, ou ainda nas hipóteses em que o horário de trabalho tiver sido determinado pela Concessionária, após consultar as companhias aéreas usuárias do aeroporto; PROPOSTA: Tabela 4 Não serão exigidas reduções tarifárias quando o Evento Relevante se der em função das instalações do aeródromo se encontrarem fora de serviço, enquanto um relevante investimento estiver sendo realizado nas proximidades, ou ainda nas hipóteses em que o horário de trabalho tiver sido determinado pela Concessionária, após consultar as companhias aéreas usuárias do aeroporto; Justificativa: Reparo ou substituição é um evento planejado e desta forma deve sempre ser feito de forma colaborativa, consultando as companhias aéreas sobre o dia/hora de menor impacto para as operações.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que considera o item adequado e não

houve alteração para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1317

5.4. Os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o Usuário: sanitários, fraldários, carrinhos de bagagem, equipamentos, acesso e auxílio a deficientes, ambulatório médico, e outros previstos pela regulamentação vigente. Proposta: 5.4 - Importante definir os parâmetros deste “auxílio à deficientes”, ou seja, contempla os processos e equipamentos para embarque e desembarque de aeronaves? Se sim, será cobrado um valor da empresa aérea ou este custo será diluído nas tarifas aeroportuárias (de embarque e conexão, por exemplo)? Se a empresa aérea optar por fornecer de maneira própria este serviço, terá autonomia e independência para fazê-lo, sem pagamento de taxa para a administradora?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o aeroporto deve possuir equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque de pessoas com deficiência em posição remota e poderá cobrar preço específico sobre esse serviço. Ressaltamos que de acordo com o disposto no art. 20, §2º, da Resolução 280/2013, é facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa que permita realizar o embarque e desembarque do passageiro com deficiência com dignidade e segurança.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1318

6.1.3.19 Esteiras de bagagem; Proposta: 6.1.3.19 – Esteiras de bagagem que atendam 100% da demanda conforme definido para a movimentação de passageiros na “hora pico”, além da manutenção e expansão das esteiras atuais para atendimento adequado à demanda.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item apresentado faz menção aos itens obrigatórios a serem disponibilizados pela Concessionária. A aprovação dos documentos a serem apresentados pela Concessionária verifica os parâmetros de dimensionamento utilizados para avaliar a capacidade dos sistemas frente à demanda estimada. Adicionalmente, o Contrato prevê um Programa de Qualidade de Serviço (PQS) que avaliará a qualidade com que a Concessionária oferece seus serviços aos usuários, seja quanto à disponibilidade, seja quanto à satisfação dos passageiros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1320

6.1.5.1 Área para estacionamento de Equipamentos de Rampa; Proposta: 6.1.5.1 - Área para estacionamento e guarda de Equipamentos de Rampa;

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e, portanto, não realizou ajustes para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1321

6.1.9.2 Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Proposta: 6.1.9.2 - Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), e para o abastecimento dos equipamentos de rampa.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item foi alterada para atender este questionamento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1333

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais

que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confinis, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e destaca inicialmente que não foram estabelecidos indicadores de qualidade de serviço – IQS para a movimentação de cargas, assim como Especificações Mínimas para o Terminal, em função da natureza específica deste mercado. Diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio quanto em terminais alfandegados fora do sítio (Estação Aduaneira Interior – EADI ou Porto Seco), que seguem legislação específica da Receita Federal. Além da potencial (e tipicamente efetiva) competição com os Portos Secos, os aeroportos competirão entre si no mercado de carga aérea. Em estruturas competitivas espera-se que a própria dinâmica do mercado seja capaz de produzir resultados satisfatórios.

Esclarece-se ainda que a cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar as áreas a serem medidas, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C do Anexo 2 (PEA) ao Contrato.

Adicionalmente, informa-se que é permitido a realização de acordos entre o operador e as empresas aéreas buscando atender a demandas específicas de mercado, como a operação com cargas perecíveis.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1335

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 10 do Contrato de Concessão – Nota. “A separação entre a pista de rolamento “B” e a pista de pouso e decolagem 15-33 atende os critérios do RBAC 154 para aeronaves Código B ou inferior. A utilização da pista de rolamento “B” para aeronaves Código C ou superior ao longo da concessão dependerá de estudo aeronáutico que demonstre um nível aceitável de segurança operacional ou a realização de investimentos que garantam a segurança das operações dessas aeronaves na referida pista de rolamento.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: Favor esclarecer se existe estudo elaborado pelo DECEA sobre a distância de separação entre o eixo da pista 15/33 e o eixo da pista de rolamento “Bravo” e o respectivo procedimento operacional para garantir a segurança da operação do Aeroporto de Galeão. Em caso positivo, favor disponibilizar o estudo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que não dispõe do estudo solicitado. Caso a Concessionária opte por utilizar a pista de rolamento “B” para aeronaves Código C ou superior, caberá a ela elaborar um Estudo Aeronáutico que demonstre um nível aceitável de segurança operacional para o uso da referida pista de rolamento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Eduardo Sanovicz

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1337

Vide Arquivo em Anexo Rio de Janeiro, 28 de julho de 2013. Ilmo. Senhor Sr Diretor Presidente da ANAC Marcelo Guarany ANAC Ref.: Ilustríssimo Senhor, Como é de conhecimento de V.Sa., nestes últimos anos, as principais empresas aéreas do transporte aéreo nacional vem passando por diversas reestruturações e adequações organizacionais e estratégicas visando a obtenção de adequados resultados financeiros. Estas iniciativas passam principalmente por uma significativa racionalização de seus custos salvaguardando o padrão de serviços tanto no que se refere aos aspectos operacionais como no nível de serviço oferecido aos passageiros. Neste contexto cabe ressaltar que diversos componentes do custo das empresas são exógenos e permitem pouca atuação das empresas aéreas, tais como o valor do combustível, o cambio, as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias (mais recentemente a Tarifa de Conexão) entre outros. Contudo, um dos principais aspectos que merecem uma reflexão específica, no que concerne a questão de custos das empresas aéreas, está relacionado com as atividades desenvolvidas nos principais aeroportos nacionais que envolvem locação de áreas aeroportuárias, utilização de serviços específicos (esteiras, balcões, etc.), disponibilidade de capacidade operacional (slot, posição de estacionamento, pontes de embarque, etc.), dentre outras atividades. Assim, levando em consideração que atualmente está em andamento o processo de consulta pública no que se refere ao edital relativo à concessão dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio /Carlos Jobim, e Tancredo Neves/ Confins, encaminhamos a seguir uma série de sugestões que visam o aprimoramento dos referidos documentos tendo em vista a experiência já acumulada pelas principais empresas aéreas nacionais com os aeroportos já confeccionados a iniciativa privada até o momento. Atenciosamente, Eduardo Sanovicz Presidente ABEAR

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera a cláusula adequada e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Entretanto, destaca-se que o contrato de concessão não impede que sejam executadas tratativas entre a Concessionária e as empresas aéreas com o objetivo de conhecer os investimentos previstos em infraestrutura ao longo do período de concessão. Adicionalmente, destaca-se que o item 12.8 do Anexo 02 do Contrato tem como objetivo estimular o relacionamento entre as empresas aéreas e operador aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1339

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.2.2. “Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento, bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, até 31 de dezembro de 2016.” Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.5.5. “Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, até 31 de dezembro de 2016.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.2.2. “Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento, bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, restritos ao limite do Complexo Aeroportuário, até 31 de dezembro de 2016.” Anexo 2 do Contrato de Concessão – item 8.5.5. “Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, restritos ao limite do Complexo Aeroportuário, até 31 de dezembro de 2016.” JUSTIFICATIVA: A alteração proposta visa esclarecer que a concessionária somente será responsável para remoção de obstáculos dentro da área do complexo aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a remoção de obstáculos nas faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento deve ser realizada pela Concessionária para atendimento aos requisitos do RBAC 154, independentemente dessas estarem completamente inseridas no complexo aeroportuário ou não.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Arup Brasil Consultoria Ltda
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1348
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR: Anexo 9 do Contrato de Concessão TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO: Esclarecimento JUSTIFICATIVA: De acordo com o Apêndice A do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC n.º 139, os Aeroportos de Galeão e Confins têm a obrigação de obter a certificação operacional perante ANAC até a data de 31/12/2013. Dessa forma, entendemos que é obrigação do Poder Concedente obter a referida certificação. Favor confirmar esse entendimento.
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os Aeroportos de Galeão e Confins estão contemplados no Programa de Certificação Operacional de Aeroportos - 2013, sendo que devem obter a certificação operacional até 31/12/2013, de acordo com o RBAC 139. Entretanto, com a transferência das operações, conforme o Anexo 9 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá obter o Certificado Operacional Provisório para que o Estágio 3 se inicie, assumindo a responsabilidade pela operação do Aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Italo Eduardo Barbosa Brito
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1359
Restringir e redefinir SLA's, como por exemplo, o de funcionamento das esteiras que a priori está superficialmente definido em 99%. Temos que estratificar mais este SLA

para evitarmos grandes rupturas na operação, já que 99% significa algo em torno de 84 horas de inoperância dentro de 12 meses. Temos que definir o tempo de resposta e operacionalização das esteiras em casos de ruptura no funcionamento, ou seja, em até 1 hora após parada, por exemplo. A soma dos eventos poderia compor o 1% de inoperância ao ano. Vemos que poderia ser um trabalho feito em parceria de ambas as partes.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera a cláusula adequada e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que independentemente dos indicadores de qualidade avaliados pela ANAC por meio do Contrato de Concessão, a empresa aérea e o operador aeroportuário poderão realizar contratos entre si sobre outros aspectos de nível de serviço.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1378

Com relação à cláusula 2.28: Normalmente o processo de licenciamento ambiental deve ter início após a definição do projeto básico contendo as características das obras a serem realizadas. A emissão da licença de operação ambiental deve levar de 18 a 30 meses a contar da data do início do processo de licenciamento. Qualquer alteração no projeto básico que implique em alteração dos impactos sócio ambientais do projeto após a emissão das licenças ambientais poderá afetar a validade das mesmas, sendo necessário adequar o licenciamento, o que pode implicar na necessidade de realização de novas etapas do processo, inclusive audiências públicas. Caso o processo de licenciamento seja iniciado somente após a aprovação do Projeto Básico pela ANAC, não há possibilidade de iniciar as obras de ampliação no prazo de 30 dias após referida aprovação, nos termos da cláusula 2.28. Caso o licenciamento ambiental tenha início antes da aprovação do projeto básico pela ANAC, ainda assim os prazos considerados para a execução das fases IA e IB

provavelmente serão incompatíveis com o prazo para a obtenção da licença ambiental de operação, sem mencionar o fato de que a eventual não aprovação pela ANAC do projeto básico então submetido a licenciamento implicará na adequação do mesmo, com os efeitos descritos anteriormente, sob pena de questionamento judicial do licenciamento por parte de terceiros, inclusive Ministério Público. Considerando que há necessidade de compatibilização do prazo de início das obras de ampliação ao prazo de obtenção da necessária licença de operação ambiental. Adicionalmente, uma vez emitidas as licenças ambientais o projeto básico não poderá sofrer alterações que importem alteração dos impactos sócio ambientais do projeto sob pena de afetar o licenciamento ambiental caso este já tenha sido concluído, sugerimos a alteração da Cláusula 2.28, nos seguintes termos: “Após a aprovação do Projeto Básico, a Concessionária deverá iniciar as obras para ampliação do Aeroporto no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a emissão das competentes licenças ambientais”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que considera a cláusula adequada e que, por isso, não houve alteração para contemplar o texto sugerido. Esclarece ainda que da leitura dos itens 5.2.11 e 5.4.15 do Contrato depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, tem o Poder Concedente rol exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1380

Sugerimos modificar a redação da cláusula 2.1 para referir-se a apenas 3 fases,

tendo em vista que, de acordo com as cláusulas 2.1.1 a 2.1.3, a Concessão tem apenas 3 fases, e não 4, como estabelecido na cláusula 2.1.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item foi alterado para corrigir inconsistência quanto ao número de fases.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1430

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.42 “As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos específicos.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.42. “As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos específicos.” Cláusula 2.42.1. “Será indicado, de comum acordo entre a Concessionária e a Infraero, para a realização da gestão da interface entre as Obras do Poder Público e as obras da Concessionária, um engenheiro independente com poderes, critérios, atribuições e/ou autorizações suficientes para adotar quaisquer medidas emergenciais e/ou acautelatórias visando garantir a segurança do local das obras, dos Usuários, terceiros, contratados e/ou subcontratados da INFRAERO e/ou da Concessionária no sítio aeroportuário, bem como a operação plena do Aeroporto, nos termos e condições previstos no Contrato.” Cláusula 2.42.2. “A INFRAERO e a Concessionária deverão adotar ou impor aos seus subcontratados ou agentes toda e qualquer medida determinada pelo engenheiro independente mencionado na cláusula

2.42.1. acima, inclusive respeitando os prazos por ele determinado.” Cláusula 2.42.3. “Os custos incorridos com a contratação e atividades desenvolvidas pelo engenheiro previsto na cláusula 2.42.1. acima deverão ser de responsabilidade exclusiva da Concessionária.” Cláusula 2.42.4. “A indicação do engenheiro independente previsto na cláusula 2.42.1. será feita mediante comum acordo entre INFRAERO e a Concessionária em até [__] dias, contados da Data de Eficácia do Contrato. Caso não haja consenso na referida indicação, ANAC deverá mediar e solucionar a indicação em até [__] dias, contado da notificação de conflito encaminhada pela INFRAERO ou Concessionária, visando garantir a boa execução do Contrato.” JUSTIFICATIVA A fim de conferir a necessária segurança dos Usuários e dos profissionais que serão alocados na execução dos serviços concedidos, bem como as interferências inerentes de atuação de diversos agentes, sugere-se a figura do engenheiro independente capaz de adotar medidas de caráter emergencial para garantir a regular execução do Contrato de Concessão face aos termos e condições adotados pela INFRAERO na condução das obras previstas no Anexo 3.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as obras previstas no Anexo 3 são de responsabilidade da INFRAERO e cabe a ela identificar o engenheiro responsável pelo acompanhamento e tomada de decisão de tais obras. Esclarece ainda que a INFRAERO pertencerá a Sociedade de Propósito Específico - SPE constituída para a exploração do aeroporto e, por essa razão, eventuais conflitos poderão ser resolvidos dentro do âmbito da SPE. Caso contrário, a ANAC poderá ser convocada para mediar a solução do conflito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maria Augusta Roberto Braga Nogueira

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1458

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 5.2.15.1. “Custos relacionados à confirmação de

existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Esclarecimento JUSTIFICATIVA Por favor, esclarecer se a Concessionária será responsável pela área de estocagem de combustível, inclusive respondendo por eventual contaminação de solo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA) é de responsabilidade da Concessionária. Esclarece ainda que, conforme os itens 5.2.15. e 5.2.15.1 da minuta de Contrato (parte do Edital disponibilizado em 03 de outubro de 2010), os “custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão” e os “custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato” são riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar revisão extraordinária. Ressalta-se que a alocação deste risco para o Poder Concedente não retira a responsabilidade da Concessionária, apenas implica na compensação financeira de eventuais perdas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1467

Contrato, Anexo 2 (PEA), Itens 2.1.18 e 9.12.7 Sugerimos a alteração dos Itens 2.1.18 e 9.12.7, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, com a finalidade de prever que a Revisão Antecipada do PGI seja realizada pela Concessionária quando a demanda real em Hora Pico em determinado ano superar 50% (cinquenta por cento) a Demanda Prevista no PGI para a Hora Pico do mesmo ano.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o percentual de superação da demanda anual estabelecido para a Revisão Antecipada do PGI está fundamentado na capacidade de resposta ao crescimento da demanda, em termos de investimento, sem que a degradação do nível de serviço ultrapasse os limites inferiores estabelecidos pelos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento. Assim, entende-se que 50% é um valor muito elevado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1470

Contrato, Anexo 2 (PEA), Itens 8.1.1, 8.3.1, 8.4.1 e 8.6.1 Sugerimos a alteração dos Itens 8.1.1, 8.3.1, 8.4.1 e 8.6.1, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, conforme texto abaixo, de modo a permitir que a Concessionária possa otimizar a realização de investimentos, seguindo um critério racional e objetivo de atendimento de demanda e de níveis de serviço. Assim, a concessionária implementará a gestão de seus recursos em prol de uma execução mais eficiente do contrato para todas as partes envolvidas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os investimentos para melhorias da infraestrutura aeroportuária foram incluídos no PEA com a finalidade de garantir ao Poder Público que nos primeiros anos da concessão a capacidade e o nível de serviço dos aeroportos estarão dentro de condições aceitáveis, dando suficiente liberdade à Concessionária para apresentar propostas concretas de implementação dos investimentos, que serão objeto do PGI. Ademais, não se verificou sugestão de redação, conforme informado no próprio texto, que possa ser objeto de análise.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1473

Contrato, Anexo 2 (PEA), Itens 8.2.1 e 8.2.2 Sugerimos a alteração da redação dos Itens 8.2.1 e 8.2.2, ambos do Anexo 2 (PEA), do Contrato, que passariam a prever:

8.2.1 Adequação das pistas de rolamento conforme necessidades operacionais da aeronave crítica associada a cada componente do Sistema de Pistas de Rolamento, que deverá ter início um ano antes da operação da aeronave crítica. 8.2.2 Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento, bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, que deverá ter início um ano antes da operação da aeronave crítica.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os aeroportos do Galeão e Confins possuem instalações que, conforme o PEA, devem ser adequadas às regulamentações posteriores a sua construção, tais como as regras de projeto de infraestrutura (p.e. RBAC 154/2009) e de operações aeroportuárias (p.e. RBAC 153/2012, Resolução 279/2013), para garantir aderência à operação da aeronave crítica que atualmente opera nesses aeroportos. Dessa forma, os investimentos devem ser realizados nos prazos previstos no PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1481

Contrato, Anexo 2 (PEA), item 8.5.2 Sugerimos a alteração do Item 8.5.2, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, que passaria a conter a seguinte redação: 8.5.2 Implantação de Área de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 90m x 90m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 15, 33, 10 e 28, que deverá ser executada

em até 2 (dois) anos após a aprovação do projeto pela ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a implantação de Área de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 90m x 90m, é um requisito atualmente aplicável aos aeroportos do Galeão e Confins. O prazo definido no Contrato foi estabelecido com base na razoabilidade de se verificar seu cumprimento e eventual necessidade de adequação física.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1482

Contrato, Anexo 2 (PEA), Itens 8.5.3, 8.5.4 e 8.5.5 Sugerimos a alteração dos Itens 8.5.3, 8.5.4 e 8.5.5, todos do Anexo 2 (PEA), do Contrato, que passariam a conter a seguinte redação: 8.5.3 Adequação das pistas de rolamento que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, que deverá ter início um ano antes da operação da aeronave crítica. 8.5.4 Adequação das pistas de rolamento conforme necessidades operacionais da aeronave crítica associada a cada componente do Sistema de Pistas de Rolamento, que deverá ter início um ano antes da operação da aeronave crítica. 8.5.5 Retirada de obstáculos das faixas de pista de pouso e decolagem e faixas de pista de rolamento bem como nivelamento das faixas preparadas associadas à operação da aeronave crítica, que deverá ter início um ano antes da operação da aeronave crítica.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os aeroportos do Galeão e Confins possuem instalações que não estão totalmente adequadas à operação da atual aeronave crítica que opera nesses aeroportos, especialmente quanto ao RBAC 154. Dessa forma, os investimentos devem ser realizados nos prazos previstos no PEA,

evitando restrições operacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1485

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 8.5.6 Sugerimos que o Item 8.5.6, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, seja uma recomendação e não uma obrigação contratual. Caso a sugestão acima não seja aceita, solicitamos a exclusão do referido item ou alternativamente a exclusão da data limite para implantação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que tal obrigação segue uma tendência mundial, refletida na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), de elevação da recomendação das Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) de 240 x 150 metros à condição de padrão. O Brasil poderá futuramente internalizar tal mudança no RBAC 154. Desta forma, entende-se que incluir tal requisito no Contrato de Concessão para elevação do nível de segurança operacional dos aeroportos tende a reduzir incertezas sobre o tema, assim como fora feito no Contrato de Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1487

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 9.10 O Item 9.10 do Anexo 2 (PEA), do Contrato, dispõe que "O PGI deverá apresentar os seguintes relatórios: Avaliação das

Condições das Instalações (ACI), Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) e Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA), este com atualização mensal.” Entendemos que somente o Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA) deverá ser atualizado mensalmente. Está correto esse entendimento? Favor esclarecer e alterar o PEA nesse sentido. Ademais, sugerimos que a atualização do Resumo em questão seja anual e não mensal conforme previsto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o entendimento está correto. O Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA) deve ser enviado à ANAC com periodicidade mensal.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1490

54. Contrato, Subcláusula 2.1 A Subcláusula 2.1 do Contrato prevê que “O objeto do presente contrato é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário, a ser implementada em quatro fases:”. No entanto, só há previsão, em suas subcláusulas, de três fases. Sugerimos alteração para adequar tal previsão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item foi alterado para corrigir inconsistência quanto ao número de fases.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1495

Contrato, Anexo 2 (PEA), Item 11 Solicitamos estabelecer um plano mínimo de contingência para atendimento das Situações Excepcionais no Item 11, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, para referência e equalização das propostas deste edital.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o Plano de Contingência para Situações Excepcionais deve ser adequado às ocorrências e condições que podem afetar cada aeroporto. Dessa forma, não se faz necessário estabelecer um plano mínimo, pois a especificidade do conteúdo do plano deve contemplar a temporalidade de várias situações e condições para cada aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1496

55. Contrato, Subcláusula 2.2 Sugerimos sejam incluídas as Subcláusulas 2.2.1 e 2.2.2, ambas do Contrato, com a seguinte redação: “2.2.1. Poderá a Concessionária, por livre iniciativa própria, se e quando lhe for conveniente, durante a execução do Contrato, propor ao Poder Concedente a realização de investimentos, com recursos próprios, na aquisição, instalação, operação, treinamento e manutenção dos profissionais e equipamentos relacionados aos seguintes serviços e instalações: 2.2.1.1. Serviços de Informação Aeronáutica (AIS); 2.2.1.2. Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM); 2.2.1.3. Meteorologia (MET); 2.2.1.4. Instalações de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM); e 2.2.1.5. Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de

aeródromo e biruta), que já são de responsabilidade da Concessionária. 2.2.2. A realização de tais investimentos só se efetivará na hipótese de anuência prévia e expressa da ANAC e dos demais órgãos competentes pelos serviços de navegação aérea.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os investimentos previstos no Contrato, especificamente no Anexo 2 à minuta de Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), constituem os investimentos mínimos a serem realizados no período de Concessão. A Concessionária poderá realizar por iniciativa própria quaisquer outros investimentos no complexo aeroportuário, desde que previstos no PGI. Assim, não há necessidade de especificar em Contrato quais investimentos poderiam ser realizados nessa condição. Ademais, a atividade de navegação aérea propriamente dita não faz parte do objeto da concessão, devendo os investimentos efetuados nesta área serem previamente negociados com o órgão competente (DECEA), nos termos da lei, e informados à ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: ALFREDO ANDRADE DE MELLO

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1517

Caros senhores membros da comissão de licitação, Segue no anexo a contribuição da General Electric do Brasil, referente a obrigatoriedade da utilização de sistemas de geração de energia distribuída como fonte primária suprimento nos Aeroportos do Galeão e de Confins. Atenciosamente, Alfredo Mello 21 6901-5400

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e, portanto, não realizou ajustes para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1518

60. Contrato, Subcláusula 2.22.1 A Subcláusula 2.22.1 do Contrato prevê que “O Estágio 2 da transferência do Aeroporto terá prazo de duração mínima de 70 (setenta) dias, contado da data de aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.22.1 do Contrato no sentido de excluir o prazo de duração mínima e incluir a previsão de um prazo de duração máxima do Estágio 2 da Fase I-A de 03 (três) meses, contado da data de aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC, podendo ser prorrogado pelo mesmo período, totalizando 06 (seis) meses.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o prazo mínimo para o Estágio 2 tem como objetivo atender o prazo exigido no RBAC 139, parágrafo 139.115(a)(1), de obtenção do Certificado Operacional Provisório. A norma define que o novo operador deverá peticionar na ANAC, apresentando o Manual de Operações do Aeródromo, até 90 dias antes da data que pretende assumir a operação (Estágio 3). Dessa forma, considerando os 20 dias de análise da ANAC após a entrega do MOPS ainda no Estágio 1, acrescido dos 70 dias do Estágio 2, atende-se a norma supracitada. A partir de então a Concessionária possui incentivos operacionais e econômicos para assumir as operações (Estágio 3).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1520

61. Contrato, Subcláusula 2.25 A Subcláusula 2.25 do Contrato prevê que “Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.8 deste Contrato, terá início a Fase I-B...”. Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.25 do Contrato no sentido de prever que o início da Fase IB ocorrerá somente após o término da Fase I-A.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que as fases I-A e I-B têm início simultâneo com a implementação das condições de eficácia previstas no Contrato, possibilitando o início da ampliação do aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço juntamente com a transferência das operações do aeroporto da INFRAERO para a Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1522

62. Contrato, Subcláusula 2.31 A Subcláusula 2.31 do Contrato prevê que “No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá entregar o Projeto ‘as built’ das novas instalações para a ANAC, para fins de cadastramento”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.31 do Contrato no sentido de prever o prazo de 180 (cento e oitenta) dias após o término das obras previstas para a Fase I-B, de modo que a Concessionária tenha prazo razoável para a entrega o Projeto “as built” das novas instalações para a ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera a cláusula adequada e não haverá alteração para contemplar a alteração de prazo sugerida.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1524

63. Contrato, Subcláusula 2.35 A Subcláusula 2.35 do Contrato prevê que “A cada evento de Gatilho de Investimento, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 90 (noventa) dias, o Projeto Básico dos investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, previstos no PGI vigente”. (grifo nosso) Sugerimos a alteração da Subcláusula 2.35 do Contrato no sentido de prever a possibilidade de prorrogação do prazo de 90 (noventa) dias por igual período, para que a Concessionária, a cada evento de Gatilho de Investimento, apresente à ANAC o Projeto Básico dos investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, conforme PGI vigente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e não haverá alteração para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1530

Sugerimos a alteração dos Itens 8.1.1, 8.3.1, 8.4.1 e 8.6.1, do Anexo 2 (PEA), do Contrato, conforme texto abaixo, de modo a permitir que a Concessionária possa otimizar a realização de investimentos, seguindo um critério racional e objetivo de atendimento de demanda e de níveis de serviço. Assim, a concessionária implementará a gestão de seus recursos em prol de uma execução mais eficiente do contrato para todas as partes envolvidas. (conforme anexo ora enviado)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os investimentos para Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária foram incluídos no PEA com a finalidade de garantir ao Poder Público que nos primeiros anos da concessão a capacidade e o nível de serviço dos aeroportos estarão dentro de condições aceitáveis, dando suficiente liberdade à Concessionária para apresentar propostas concretas de implementação dos demais investimentos, que serão objeto do PGI.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1532

a) Item 8.3.1 – Aplicável ao Aeroporto de Confins, exclusivamente. • Quando a demanda do sistema de pistas atingir 144.000 movimentos anuais, início de construção de uma pista de pouso e decolagem, COM COMPRIMENTO MÍNIMO DE 2.500 METROS, PROJETADA PARA AERONAVES CÓDIGO E, paralela à pista 16/34 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 16/34 paralelas e independentes, devendo estar plenamente operacional antes da demanda atingir 198.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2020, o que ocorrer primeiro. • Argumentação o Considerando a elevação média de CNF (827m) um TORA mínimo de 3000m garantiria a operação (decolagens e pousos) de aeronaves CAT E sem grande perda de payload. A adoção de um TORA de 2500m trará significativo impacto no PMD deste tipo de aeronave, com a conseqüente perda econômica ao operador, sendo adequado apenas para operação de pousos dos mesmos e, portanto restringindo sua operação. o A fim de minimizar o impacto operacional deve-se também substituir a ação de implantar por construção e desta maneira fazer-se cumprir os requisitos do item 154.209 do RBAC 154 de concreta e não virtual.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o comprimento mínimo da pista a ser implantada foi estabelecido com base no EVTEA e que há incentivos para a Concessionária disponibilizar infraestrutura adequada para as operações demandantes do aeroporto, desde que todos requisitos de segurança sejam cumpridos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Vanessa Souza Rosa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1533

66. Contrato, Subcláusula 3.1.8 A Subcláusula 3.1.8 do Contrato prevê como dever da Concessionária “aderir às campanhas educativas, informativas, operacionais e outras, limitadas aos equipamentos operados e áreas vinculadas à Concessão, em consonância e de acordo com as diretrizes da ANAC e do COMAER”. Sugerimos que seja prevista alguma restrição de tempo para tal obrigação ou que esta deva ser cumprida pela Concessionária desde que não gere reflexos em sua receita não tarifária, caso contrário deverá ser readequado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a adesão às campanhas educativas, informativas, operacionais e outras, limitadas aos equipamentos operados e áreas vinculadas à Concessão, em consonância e de acordo com as diretrizes da ANAC e do COMAER se dará conforme a prática usual dos aeroportos, e de acordo com os princípios da Administração Pública. Assim, entende-se que a ausência de menção explícita à negociação entre as partes não impede que a Concessionária participe e interfira na forma de adesão da Concessionária a essas campanhas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1535

a) Item 8.3.1 – Aplicável ao Aeroporto do Galeão, exclusivamente. • Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 240m x 150m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 15, 33, 10 e 28 até 31 de dezembro de 2018. • Argumentação i. De acordo com o RBAC 154 (Projeto de Aeródromos) implantação da RESA pode significar tanto construção da área como a redução do TORA para este fim. Caso o operador opte pela redução do TORA (Item 154.201 (b) (2)) pode haver impacto no desempenho das aeronaves e consequente redução de carga paga. A fim de se minimizar o impacto operacional deve-se, portanto substituir a palavra “implantação” por “construção” e desta maneira fazer-se cumprir os requisitos do Item 154.209 do RBAC 154 de forma concreta e não virtual.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a decisão quanto à implementação de RESA com perda ou não de distância declarada caberá à Concessionária, dentro do seu PGI, com a participação da comunidade aeroportuária possivelmente afetada, como regem as melhores práticas internacionais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1565

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.42“As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo,

arcando com os pagamentos específicos.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.42. “As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos específicos.” Cláusula 2.42.1. “Será indicado, de comum acordo entre a Concessionária e a Infraero, para a realização da gestão da interface entre as Obras do Poder Público e as obras da Concessionária, um engenheiro independente com poderes, critérios, atribuições e/ou autorizações suficientes para adotar quaisquer medidas emergenciais e/ou acautelatórias visando garantir a segurança do local das obras, dos Usuários, terceiros, contratados e/ou subcontratados da INFRAERO e/ou da Concessionária no sítio aeroportuário, bem como a operação plena do Aeroporto, nos termos e condições previstos no Contrato.” Cláusula 2.42.2. “A INFRAERO e a Concessionária deverão adotar ou impor aos seus subcontratados ou agentes toda e qualquer medida determinada pelo engenheiro independente mencionado na cláusula 2.42.1. acima, inclusive respeitando os prazos por ele determinado.” Cláusula 2.42.3. “Os custos incorridos com a contratação e atividades desenvolvidas pelo engenheiro previsto na cláusula 2.42.1. acima deverão ser de responsabilidade exclusiva da Concessionária.” Cláusula 2.42.4. “A indicação do engenheiro independente previsto na cláusula 2.42.1. será feita mediante comum acordo entre INFRAERO e a Concessionária em até [__] dias, contados da Data de Eficácia do Contrato. Caso não haja consenso na referida indicação, ANAC deverá mediar e solucionar a indicação em até [__] dias, contado da notificação de conflito encaminhada pela INFRAERO ou Concessionária, visando garantir a boa execução do Contrato.” JUSTIFICATIVA A fim de conferir a necessária segurança dos Usuários e dos profissionais que serão alocados na execução dos serviços concedidos, bem como as interferências inerentes de atuação de diversos agentes, sugere-se a figura do engenheiro independente capaz de adotar medidas de caráter emergencial para garantir a regular execução do Contrato de Concessão face aos termos e condições adotados pela INFRAERO na condução das obras previstas no Anexo 3.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as obras previstas no Anexo 3 são de responsabilidade da INFRAERO e cabe a ela identificar o engenheiro responsável

pelo acompanhamento e tomada de decisão de tais obras. Esclarece ainda que a INFRAERO pertencerá a Sociedade de Propósito Específico - SPE constituída para a exploração do aeroporto e, por essa razão, eventuais conflitos poderão ser resolvidos dentro do âmbito da SPE. Caso contrário, a ANAC poderá ser convocada para mediar a solução do conflito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Maíra Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1585

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Anexo 2 do Contrato de Concessão - Item 12.17. "O fator Q produzirá efeitos no reajuste tarifário a partir do final do primeiro ano de operação integral do aeroporto pela Concessionária, contado como o ano civil seguinte ao ano em que for encerrada a Fase I-A." Aeroporto de Confins Ano Evento Y Término da Fase I-A Y + 1 Início de aferição do fator Q para efeitos de reajuste tarifário. Padrões de serviço estabelecidos pelos níveis definidos no Apêndice C, exceto para os indicadores de disponibilidade de vagas de estacionamento e conforto e disponibilidade de assentos, que ainda não são aplicados. Y + 2 Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente ao desempenho no ano Y+1 para todos os indicadores de serviços, exceto para os indicadores de disponibilidade de vagas de estacionamento e conforto e disponibilidade de assentos. Y + 3 Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente ao desempenho no ano Y+2 para todos os indicadores de serviços, exceto para os indicadores de disponibilidade de vagas de estacionamento e conforto e disponibilidade de assentos. Y + 4 Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente ao desempenho no ano Y+3 para todos os indicadores de serviços, inclusive disponibilidade de vagas de estacionamento e conforto e disponibilidade de assentos. Aeroporto de Galeão Ano Evento Y Término da Fase I-A Y + 1 Início de aferição do fator Q para efeitos de reajuste tarifário. Padrões de serviço estabelecidos pelos níveis definidos no Apêndice C, exceto para o indicador de disponibilidade de vagas de estacionamento, que ainda não são aplicados. Y + 2 Reajuste tarifário com

100% do fator Q, referente ao desempenho no ano Y+1 para todos os indicadores de serviços (exceto para o indicador de disponibilidade de vagas de estacionamento) Y + 3 Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente ao desempenho no ano Y+2 para todos os indicadores de serviços (inclusive disponibilidade de vagas de estacionamento) TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Anexo 2 do Contrato de Concessão - Item 12.17. "O fator Q produzirá efeitos no reajuste tarifário a partir do final do primeiro ano de operação integral do aeroporto pela Concessionária, contado como o ano civil seguinte ao ano em que for encerrada a Fase I-A." Aeroporto de Confins Ano Evento Y Término da Fase I-A Y + 1 Início de aferição do fator Q para efeitos de reajuste tarifário. Padrões de serviço estabelecidos pelos níveis definidos no Apêndice C, exceto para os indicadores de disponibilidade de vagas de estacionamento, conforto, disponibilidade de assentos, área para formação de filas para inspeção de segurança, equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros com Necessidades de Assistência Especial, pontes de embarque, posições de pátio e atendimento de pontes de embarque, que ainda não são aplicados. Y + 2 Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os indicadores "equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros com Necessidades de Assistência Especial", "pontes de embarque" e "posições de pátio" tratam apenas da disponibilidade de tais equipamentos e instalações. Dessa forma, não serão avaliados os equipamentos e instalações que ainda estiverem sendo construídos e adquiridos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Carlos Junqueira Sampaio Meirelles

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1629

O item 8.4.1 exige que as novas instalações de embarque e desembarque de passageiros sejam fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros. A esse

respeito, questiona-se se tal ligação poderia ser feita por meio do uso de ônibus que transitem pelas ruas de serviço ao longo do pátio.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o PEA prevê no item 8.4.1 (item 8.5.1 na redação constante do documento publicado quando do lançamento do Edital, em 03/10/13) a construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, ou seja, não serão admitidas soluções de transporte de passageiros de/para este terminal com cruzamento em nível com vias terrestres e pátio de aeronaves. Respeitada essa premissa não é impedido o uso de equipamentos de locomoção de passageiros.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1646

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.42“As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos específicos.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO Cláusula 2.42. “As obras e serviços listados no Anexo 3 – Obras do Poder Público são de responsabilidade exclusiva da Infraero, a quem cabe promover todos os atos necessários à contratação e completa execução dos respectivos contratos, observado o cronograma estabelecido no referido Anexo, arcando com os pagamentos específicos.” Cláusula 2.42.1. “Será indicado, de comum acordo entre a Concessionária e a Infraero, para a realização da gestão da interface entre as Obras do Poder Público e as obras da Concessionária, um engenheiro independente com poderes, critérios, atribuições e/ou autorizações suficientes para adotar quaisquer medidas emergenciais e/ou acautelatórias visando garantir a segurança do local das

obras, dos Usuários, terceiros, contratados e/ou subcontratados da INFRAERO e/ou da Concessionária no sítio aeroportuário, bem como a operação plena do Aeroporto, nos termos e condições previstos no Contrato.” Cláusula 2.42.2. “A INFRAERO e a Concessionária deverão adotar ou impor aos seus subcontratados ou agentes toda e qualquer medida determinada pelo engenheiro independente mencionado na cláusula 2.42.1. acima, inclusive respeitando os prazos por ele determinado.” Cláusula 2.42.3. “Os custos incorridos com a contratação e atividades desenvolvidas pelo engenheiro previsto na cláusula 2.42.1. acima deverão ser de responsabilidade exclusiva da Concessionária.” Cláusula 2.42.4. “A indicação do engenheiro independente previsto na cláusula 2.42.1. será feita mediante comum acordo entre INFRAERO e a Concessionária em até [__] dias, contados da Data de Eficácia do Contrato. Caso não haja consenso na referida indicação, ANAC deverá mediar e solucionar a indicação em até [__] dias, contado da notificação de conflito encaminhada pela INFRAERO ou Concessionária, visando garantir a boa execução do Contrato.” JUSTIFICATIVA A fim de conferir a necessária segurança dos Usuários e dos profissionais que serão alocados na execução dos serviços concedidos, bem como as interferências inerentes de atuação de diversos agentes, sugere-se a figura do engenheiro independente capaz de adotar medidas de caráter emergencial para garantir a regular execução do Contrato de Concessão face aos termos e condições adotados pela INFRAERO na condução das obras previstas no Anexo 3.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as obras previstas no Anexo 3 são de responsabilidade da INFRAERO e cabe a ela identificar o engenheiro responsável pelo acompanhamento e tomada de decisão de tais obras. Esclarece ainda que a INFRAERO pertencerá a Sociedade de Propósito Específico - SPE constituída para a exploração do aeroporto e, por essa razão, eventuais conflitos poderão ser resolvidos dentro do âmbito da SPE. Caso contrário, a ANAC poderá ser convocada para mediar a solução do conflito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteadó

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1647

O item fala em 4 (quatro) fases mas aponta apenas três (I-A, I-B e II). Sugerimos, assim, que seja feita a adequação do número das fases.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item foi alterado para corrigir inconsistência quanto ao número de fases.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1648

A redação da Cláusula 9.1 não está suficientemente clara sobre se o PGI deve ser submetido uma única vez, para todo o período contratual, ou em etapas, sendo a primeira no prazo de 90 dias contados da data de assinatura do Contrato de Concessão e, depois, periodicamente submetido novamente a cada 5 anos. Sugerimos a alteração da cláusula para sanar a dúvida.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, nos termos do item 9.1 do PEA, o Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI deverá contemplar todo o prazo da concessão e ser entregue no prazo de 90 dias contados da eficácia contratual. Há, ainda, a previsão de que o PGI será periodicamente revisado, sendo a versão ajustada apresentada à ANAC a cada cinco anos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauro Bardawil Penteado
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1665
A Cláusula 2.32 indica que o PEA trará a duração da fase I-B. Os itens 8.1 e 8.4 do PEA estabelecem que, salvo data específica prevista no próprio PEA, o prazo máximo da fase I-B será 30 de abril de 2016, quando todos os investimentos previstos em tal fase deverão estar concluídos e os sistemas permanentes necessários para atender adequadamente aos usuários deverão estar plenamente operacionais. Nosso entendimento está correto?
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o entendimento está correto.

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Mauro Bardawil Penteado
Organização:
CONTRIBUIÇÃO Nº 1670
Item 2.30 – Entendemos que o Projeto Básico não aprovado, deverá ser devidamente justificado pela ANAC e a sua representação com as eventuais adequações, caso seja necessária, será efetuada em prazo estabelecido em comum acordo entre a Concessionária e o Poder Concedente. Nosso entendimento está correto?
RESPOSTA DA ANAC:
A ANAC agradece sua contribuição e informa que em caso de não conformidade de documentos apresentados, a Concessionária será devidamente informada da pendência bem como do prazo para saneamento, respeitados os dispositivos contratuais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1723

Entendemos que a obrigação de construção de pátio para 21 aeronaves Código C, previsto no item 8.4.2, deve ser considerada adicionalmente à obrigação de construção de novas instalações de embarque e desembarque com 26 posições com pontes de embarque, conforme previsto no item 8.4.1. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o texto foi alterado com o objetivo de deixar mais claras as obrigações da Concessionária e as características da infraestrutura de pátio a ser disponibilizada ao final da Fase I-B.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1736

O fator Q será aplicado ao reajuste tarifário, conforme fórmula prevista no Contrato de Concessão, e poderá variar de 7,5% (sete e meio por cento) de decréscimo a 2% (dois por cento) de bônus. Com estes limites assim definidos o fator Q assume um caráter punitivo, contrariamente ao mencionado no item 6.10 do Contrato que trata o fator como um mecanismo de incentivo à melhoria de qualidade dos serviços prestados. Assim, sugere-se que os limites de decréscimo e de bônus tenham valores próximos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e que não houve alteração para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Fabio Falkenburger (Machado Meyer Sendacz e Opice)

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1738

O item Pesquisa de Satisfação dos Passageiros é igual a 2,5% enquanto o somatório dos seus subitens totaliza 2,90%. Além disso, notamos que o somatório na coluna "Decréscimo" é de 14,4% ao invés de 7,5%. Dessa forma, solicita-se verificar e adequar a Tabela 2.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item será alterada para resolver este questionamento. Esclarece ainda que os itens "Serviços Diretos", "Disponibilidade de Equipamentos", "Instalações do Lado Ar", "sistema de pistas" e "Pesquisa de Satisfação" indicam o somatório dos indicadores de cada categoria.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Mauricio Gomm Ferreira dos Santos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1803

Conforme ofício n.º 1849/2012/SAI/ANAC exarado pela ANAC, de 10 de agosto de 2012 ("Ofício"), foi aceito pela ANAC o procedimento proposto pela INFRAERO para operação do Aeroporto de Pampulha, cuja implementação será segregada em 03 (três) fases distintas ("Fases"). O referido procedimento de operação do Aeroporto de Pampulha surge em razão da não observância por este Aeroporto dos requisitos

previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC n.º 154 para a sua operação, em particular quanto à distância mínima do eixo da pista de pouso e decolagem até uma posição de espera de aeronave ou veículo e à sinalização vertical. As Fases foram assim definidas, conforme o Ofício: 1. Fase 1: autorização de inclusão de aeronaves alternativas nos HOTRAN aprovados, limitadas às aeronaves turbo-hélice com configuração de até 75 (setenta e cinco) assentos; 2. Fase 2: nos limites da capacidade atual da infraestrutura e capacidades futuras, na medida em que sejam implantados novos ajustes, autorização de voos regionais, limitadas a aeronaves turbo-hélice com configuração até 75 (setenta e cinco) assentos; e 3. Fase 3: com o desenvolvimento do plano de investimentos plurianual da INFRAERO para o Aeroporto de Pampulha, poderão ser autorizadas novas operações, além das previstas nas fases anteriores. A ANAC exarou a Decisão n.º 27 em 9 de abril de 2013, consoante a qual a Infraero, no que se tange a operação do Aeroporto de Pampulha, está isenta do cumprimento do RBAC n.º 154 no Aeroporto de Pampulha até as seguintes datas: “Art. 1º Deferir, até 31 de dezembro de 2016 e conforme petitionado pelo operador do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade/ Pampulha (SBBH), o pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito 154.223(b)(1) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n.º 154 (RBAC n.º 154), referente à distância mínima do eixo da pista de pouso e decolagem até uma posição de espera de aeronave ou veículo. Art. 2º Deferir, até 31 de dezembro de 2014 e conforme petitionado pelo operador do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade/ Pampulha (SBBH), o pedido de isenção temporária de cumprimento do requisito 154.307 do RBAC n.º 154, referente à sinalização vertical. Art. 3º As isenções deferidas nos termos desta Decisão ficam condicionadas às seguintes ações a serem realizadas pelo operador do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade/Pampulha (SBBH): I - à implementação das ações propostas por meio da CF n.º 9352/SRSE(OPSE)/2012, de 6 de dezembro de 2012; II - ao cumprimento da "Carta de Acordo Operacional para Movimentação na Taxiway Alfa", de 23 de agosto de 2012; III - ao cumprimento dos compromissos estabelecidos na CF n.º 1141/SBBH/2012, de 27 de agosto de 2012, itens 1 e 3; e IV - ao encaminhamento à ANAC do relato de toda e qualquer ocorrência de incursão em pista no Aeroporto, com suas justificativas e ações a serem tomadas quando necessárias para garantia do nível aceitável de desempenho de segurança operacional.” Na re

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma não pode ser analisada pois o texto encontra-se incompleto, sem apresentar contribuição específica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1808

Item 8.4.2. Entendemos que há a intenção do Poder Público de fornecer uma melhor experiência aos passageiros e usuários dos serviços e esta é a razão pela qual há a obrigação de processar 65% dos passageiros domésticos e 95% dos passageiros internacionais por meio de pontes de embarque e também a necessidade de CAPEX obrigatório para 26 posições de contato anexadas ao Edifício do Terminal. A ligação de passageiros a um Terminal de passageiros remoto utilizando o serviço de ônibus implica em embarques e desembarques adicionais, neste caso no ônibus, reduzindo assim o nível de conforto para o usuário. Ao mesmo tempo uma ligação por meio de túnel eleva consideravelmente os investimentos. Em função disso, favor confirmar que a solução com um terminal remoto, que não seria conectado aos terminais por meio de um túnel, mas que seria atendido por serviços de ônibus, não seria considerada como “conectada ao terminal”, pois representaria um nível de serviço mais baixo aos usuários não sendo esta a intenção do Poder Público.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o PEA prevê no item 8.4.1 (item 8.5.1 na redação constante do documento quando da publicação do Edital, em 03/10/13) a construção de novas instalações de embarque e desembarque de passageiros, fisicamente conectadas ao Terminal de Passageiros, ou seja, não serão admitidas soluções de transporte de passageiros de/para este terminal com cruzamento em nível com vias terrestres e pátio de aeronaves. Respeitada essa premissa não é impedido o uso de equipamentos de locomoção de passageiros.

Considera-se que a solução de túnel, com o atendimento dos requisitos previstos no PEA, atende a premissa de não haver cruzamento em nível com os demais componentes.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1818

O Contrato de Concessão aponta a capacidade do sistema de pistas assegurada pelo Poder Concedente para determinadas configurações de pista e em certos anos/períodos. A planilha constante do item 3.1 do Anexo 10 traz duas opções para a separação na aproximação final de aeronaves no mesmo ano de implantação, o que leva à incerteza quanto à disponibilidade real da capacidade do sistema de pistas assegurada. Diante disso, solicitamos a inclusão de redação que esclareça que o DECEA estará apto para implementar e aperfeiçoar a infraestrutura existente, com o objetivo de garantir que a configuração operacional do sistema de pistas se dará de forma mais eficiente propiciando a maior capacidade de pista indicada na planilha.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a separação de 3 NM está prevista pelo DECEA para ocorrer a partir do ano de 2018. Esclarece ainda que os parâmetros de separação entre aeronaves na aproximação estão diretamente vinculados à realização das obras de infraestrutura aeroportuária previstas ou não no Edital e o atendimento aos demais condicionantes previstos no Anexo 10 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: TozziniFreire Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1820

Favor alterar a redação da cláusula 8.5.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão nos seguintes termos: “8.5.3. Quando as não conformidades das pistas de taxiamento com o Código F puderem ser superadas através de procedimentos operacionais específicos comuns na indústria aeroportuária, tais procedimentos operacionais serão considerados suficientes para superar a não conformidade, desde que submetidos pela Concessionária para a aprovação prévia da ANAC”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a adequação física das pistas de rolamento que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F é um requisito do Contrato, a fim de evitar eventuais restrições operacionais. Ainda, o item 8.7 admite a possibilidade de comprovação da impraticabilidade dos investimentos, devidamente fundamentada, e cujo pedido de isenção de cláusula contratual associada deverá ser deferida pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: José Maria de Paula Garcia

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1856

Documento: Minuta de Contrato Item: CAPÍTULO XI - DA UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS NO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO – Seção I - Das Disposições Gerais
Cláusula: 11.1 até 11.5: Não há, no edital do trem de alta-velocidade (TAV), qualquer referência aos limites de interferência do referido projeto no projeto de concessão do Aeroporto do Galeão. Nesse sentido, estranhamos a ausência de previsão nas minutas do presente edital e contrato sobre o acesso do TAV - infraestrutura do aeroporto, bem como sobre a instalação da plataforma da estação intermediária. Diante disso, e em consonância com as informações técnicas e premissas constantes

dos estudos de viabilidade, solicitamos a inclusão de cláusula dispondo que: (i) A interferência do TAV na infraestrutura do aeroporto se limitará ao acesso e instalação de uma estação intermediária; (ii) Todos e quaisquer custos decorrentes das instalações acima referidas serão suportados pelo operador do TAV; (iii) O operador do TAV deverá indenizar o Concessionário por todos os prejuízos e limitações advindos da interferência do TAV no aeroporto; (iv) O operador do TAV estará impedido de explorar atividades que gerem receitas Não Tarifárias na estação intermediária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o texto será alterado para contemplar a previsão das futuras instalações do TAV.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1861

Sugere-se a alteração da redação do item 2.1 da minuta do Contrato, de modo a mencionar a implementação da concessão em três fases, e não em quatro fases. As alterações sugeridas ficariam da seguinte forma: “2.1. O objeto do presente contrato é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário, a ser implementada em três fases:”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item foi alterado para corrigir inconsistência quanto ao número de fases.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Veirano Advogados

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1868

Em relação ao Anexo 2 da minuta do Contrato, acreditamos que impor gatilhos de investimento em pistas de pouso, infraestrutura do terminal, dentre outros, em função de demanda de movimentos anuais de aeronaves ou passageiros, por exemplo, pode onerar indevidamente a concessão e levar à construção de infraestrutura desnecessária, sendo certo que, o gatilho pode vir a ser deflagrado por uma demanda totalmente extraordinária, que não se confirme nos anos subsequentes. A obrigação de investir em CAPEX, como marcos temporário (os gatilhos de investimento) não se mostra efetiva, na medida em que tais investimentos não são relacionados aos indicados no Edital, mas sim a previsões que podem não ocorrer, seja porque a demanda esperada não se concretizou, seja porque ela foi pontual ou instável. Recomendamos, assim, que estes devem ser removidos e substituídos por gatilhos relacionados aos requisitos de desempenho da Concessionária, tais como níveis de atraso e qualidade de serviço, e, mesmo assim, dentro de certo período razoável de tempo e não apenas de picos. De qualquer maneira, deverá ser estipulado um limite temporal para a ocorrência dos gatilhos, de modo que o Concessionário tenha condições de recuperar, dentro do prazo de concessão, os investimentos exigidos por tais gatilhos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o Gatilho de Investimento corresponde ao momento no tempo indicado no PGI em que a demanda prevista ensejará a obrigação de a Concessionária realizar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento. Esclarece ainda que a Concessionária poderá realizar a Revisão Voluntária do PGI sempre que julgar oportuno. Assim, o Gatilho de Investimento não implica numa data imutável de realização de investimentos, pelo contrário, está sempre atrelado à demanda realizada, com exceção das obrigações previstas com prazo definido no PEA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1870

Itens 3.1.21, 3.1.22 e 2.20. Quando e por quem serão transferidas as licenças ambientais de titularidade da INFRAERO para a Concessionária? O "Relatório 3 – Estudos Ambientais" lista as licenças ambientais vigentes para a operação do Aeroporto, emitidas em nome da Infraero. Sugere-se incluir obrigação para que a INFRAERO continue responsável pelo cumprimento das condicionantes técnicas das licenças ambientais durante a execução dos procedimentos de transferência das operações do Aeroporto até que referidas licenças ambientais sejam transferidas à Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que cabe à Concessionária realizar a transferência de titularidade das licenças ambientais vigentes no aeroporto. O cumprimento das condicionantes técnicas das licenças ambientais estritamente afetas às obras do Poder Público previstas no Anexo 3 deverá continuar sob a responsabilidade da INFRAERO.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1889

Favor confirmar que é obrigação da Concessionária prestar os serviços de Resgate de Aeronaves e de Combate a Incêndios em conformidade com os padrões da ICAO (e não apenas infraestrutura). Adicionalmente, favor confirmar que a segunda brigada de incêndio foi considerada para se atingir o padrão mínimo exigido.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o PEA prevê como elemento aeroportuário obrigatório o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC, considerando a implantação da edificação e disponibilização dos respectivos Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), com Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) igual ou superior a 9 (nove). Assim, é obrigação da Concessionária também operar o serviço e não apenas construir e equipar a Seção Contraincêndio. A Concessionária deverá propor qualquer solução, compatível com a regulação técnica brasileira existente, para prover o NPCE igual ou superior a 9.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1890

Itens 8.3.1 e 8.6.1. O ICAO faz uma diferenciação entre pistas paralelas independentes por "abordagens paralelas independentes" e "operações paralelas segregadas". O nosso entendimento é o de que o Contrato de Concessão (PEA) não define claramente qual dos dois se entende por "pistas paralelas independentes". Assim, podemos assumir que apenas as "aproximações paralelas independentes" para as pistas estariam em conformidade com o Contrato de Concessão?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto foi alterado para resolver este questionamento e esclarecer a exigência com relação ao sistema de pistas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1891

Os itens 8.5.3 e 8.6.1 estabelecem exigências técnicas para pistas de rolamento e nova pista de pouso e decolagem no Aeroporto GIG. De acordo com os itens acima citados, a médio-longo prazo, será necessário ter instalações no dito aeroporto tecnicamente adequadas para aeronaves Código F. Já que nos documentos do Edital, Contrato e seus respectivos Anexos não há menção em relação à adequação das pontes do complexo aeroportuário para aeronaves Código F, acreditamos que elas já atendem às exigências técnicas necessárias para processar aeronaves listadas no código citado, como a A380, em relação à carga máxima (MTOW, maximum take off weight). O nosso entendimento está correto? Caso contrário, solicitamos disponibilizar as informações relevantes no site da ANAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o entendimento não está correto. Inicialmente não está prevista a obrigatoriedade de se realizar investimentos em pontes de embarque/desembarque para aeronaves Código F. Entretanto, deverão ser respeitados os parâmetros mínimos de dimensionamento, previstos no Apêndice B do Anexo 2 ao Contrato, os quais exigem que o percentual mínimo de passageiros processados em pontes de embarque não deverá ser inferior a 65% (sessenta e cinco por cento) para voos domésticos e 95% (noventa e cinco por cento) para voos internacionais, requisitos estes que poderão ensejar em construção de pontes de embarque que atendam aeronave Código F. Esclarece ainda que as informações referentes aos bens e equipamentos do aeroporto que não constarem do Banco de Informações disponível em www.aviacaocivil.gov.br/banco-de-informacoes, podem ser solicitados pelo e-mail concessaoaerportosgaleaoconfins@infraero.gov.br. Também podem ser agendadas visitas aos aeroportos pelos e-mails visitaaeroconfins@infraero.gov.br e visitaaerogaleao@infraero.gov.br.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Luiz Cesar Lindgren Costa

Organização:**CONTRIBUIÇÃO Nº 1892**

Sugerimos que o item de satisfação geral com o aeroporto (como o indicador mais importante demonstrar a satisfação do usuário) esteja incluído como um item que faz parte do cálculo de um possível bônus.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece sua contribuição e informa que quando da Revisão dos Parâmetros da Concessão a ANAC poderá alterar os indicadores que impactam no Fator Q, mas que, para o momento, considera adequado o item em questão, não efetuando alterações para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ricardo Henrique Safini Gama

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1893

Em relação ao item 12.17 do Anexo 2 do Contrato, sugere-se a alteração do item a fim de incluir um período de carência de 3 (três) anos para influência do “fator Q” no reajuste tarifário da Concessão, considerando a necessidade de tempo hábil para a Concessionária adequar alguns aspectos do Aeroporto, os quais serão objeto de pesquisa de qualidade. Essa proposta também se coaduna com o período de carência estipulado para outros indicadores de qualidade, como, por exemplo, a disponibilidade de vagas no estacionamento, bem como o conforto e disponibilidade de assentos. Dessa forma, com a alteração sugerida, o item ficaria com a seguinte redação: “12.17. O fator Q produzirá efeitos no reajuste tarifário, após o período de carência de 3 (três) anos de operação integral do aeroporto pela Concessionária, contado a partir do ano civil seguinte ao ano em que for encerrada a Fase I-A.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera o item adequado e não houve alteração para contemplar o texto sugerido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Carlos Ebner

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1896

inclusão de item 11.8.1 Certificação de Programa de Qualidade Operacional para as ESATAS. vide anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, quanto à inclusão de um item específico que trate de um Programa de Qualidade Operacional para os prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo, este assunto pode ser tema de regulamentação técnica específica, não sendo, portanto, inserida no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Máira Guerra Bastos

Organização:

CONTRIBUIÇÃO Nº 1223

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR Cláusula 2.2. “A prestação dos serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, prestados por meio da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA), será de responsabilidade do DECEA/COMAER, na forma da regulamentação vigente.” TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento JUSTIFICATIVA Sugere-se que seja esclarecido como será a interface entre a concessionária e o DECEA/INFRAERO nos serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, bem como serão auferidos os indicadores de qualidade de serviço – IQS da concessionária quando ocorrer interferência dos seus serviços devido às atividades exercidas pelo DECEA. Não obstante o PEA estabelecer que, quando da análise do fator Q, a concessionária poderá apresentar esclarecimentos quanto às atividades de terceiros que influenciaram no seu nível de serviço, faz-se necessário que os documentos editalícios apresentem regras claras de como se dará essa interface entre os diversos agentes, para não comprometer a avaliação do serviço prestado pela concessionária de forma desarrazoada. Considerando que a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do aeroporto será de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, sugere-se que seja esclarecido se (i) qualquer acidente/incidente com as aeronaves e seus passageiros decorrentes da prestação dos referidos serviços serão de responsabilidade exclusiva do Poder Público; (ii) todos os seguros oriundos da prestação desses serviços serão contratados integralmente pelo Poder Público; e (iii) caso ocorra interrupção das atividades da futura concessionária impactando negativamente na concessão, a concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que durante a Fase I-A, Estágios 1 e 2, a Concessionária irá acompanhar a operação da INFRAERO no aeroporto, incluindo a relação desta com o DECEA. Adicionalmente, destaca-se que a ANAC poderá ser acionada para solução de conflitos que venham a comprometer ou interferir na execução do Contrato de Concessão. Esclarece ainda que é definido como risco do Poder Concedente a restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos.