



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico
Coordenação-Geral de Transportes, Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 284 /COGTR/SEAE/MF

Brasília, 28 de setembro de 2017.

Assunto: Audiência Pública nº 13/2017, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que dispõe sobre as propostas de atos que trata da 1ª Revisão dos Parâmetros de Concessão (RPC) dos aeroportos internacionais de Brasília/DF, Guarulhos/SP e Viracopos/SP, no que tange à determinação dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e à metodologia de cálculo do fator Q, mediante a alteração dos Contratos de Concessão e da Resolução Anac nº 372, de 15 de dezembro de 2015.

Acesso: Público.

1. Introdução

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 13/2017, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos de suas atribuições, definidas no art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no art. 42, Anexo I, do Decreto nº 9.003, de 13 de março de 2017.

2. A mencionada audiência pública dispõe sobre as propostas de atos que trata da 1ª Revisão dos Parâmetros de Concessão (RPC) dos Aeroportos Internacionais de Brasília/DF, Guarulhos/SP e Viracopos/SP, no que tange à determinação dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e à metodologia de cálculo do fator Q, mediante a alteração dos contratos de concessão e da Resolução Anac nº 372, de 15 de dezembro de 2015.

3. Os contratos de concessão da infraestrutura aeroportuária preveem a revisão dos parâmetros da concessão no âmbito da revisão quinquenal de forma a criar incentivos para a melhoria da qualidade do serviço prestado ao longo do prazo do contrato. A RPC permite a determinação dos (IQS) e da metodologia de cálculo dos fatores X e Q a serem aplicados nos reajustes tarifários até a próxima RPC, e a determinação da taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal também até a próxima RPC.

4. As principais alterações propostas pela Anac na audiência pública ora analisada são: (i) revisão de alguns IQS, com modificação do sistema de medição e/ou de suas métricas, dos padrões, metas e demais valores referenciais tanto para os indicadores que determinam o Fator Q, quanto para serviços e demais IQS estabelecidos no Apêndice C do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao contrato de concessão; e (ii) ajustes na metodologia de cálculo do Fator Q, com novo balanceamento dos decréscimos e dos bônus decorrentes da qualidade medida por cada indicador considerado no cálculo do fator, bem como a reavaliação dos indicadores a serem considerados no Fator Q.

5. Quanto à forma de cálculo do Fator Q, o material disposto em audiência pública propõe a utilização de um sistema contínuo em determinados intervalos de variação do valor obtido para os IQS, no qual as variações verificadas no resultado da qualidade do serviço prestado resultarão em correspondentes variações dos decréscimos ou bônus previstos no contrato de concessão. Dessa forma, este mecanismo tem por objetivo aumentar a representatividade entre o incentivo financeiro e o serviço prestado. No que tange, especificamente, aos indicadores relacionados à Pesquisa de Satisfação de Passageiros (PSP), a agência propõe uma revisão destes com o intuito de buscar resultados cada vez mais representativos da qualidade de serviços prestados nos aeroportos. Dessa forma, foi realizado um rearranjo dos indicadores, com manutenção, inclusão, exclusão e mesmo alterações da nomenclatura dos indicadores vigentes.

6. A Anac também propõe alterações e inclusões de indicadores de qualidade: i) alterações na forma de cálculo do tempo de atendimento a passageiros com necessidades de assistência especial (PNAE) e disponibilidade de equipamentos; ii) inclusão de indicadores de satisfação geral com escala diferenciada, diferentemente da adotada para os demais indicadores; iii) inclusão de falha persistente, para adequar aos contratos de concessão dos demais aeroportos; e iv) explicitação da reincidência de baixo desempenho na prestação do serviço.

7. Quanto à Resolução Anac nº 372/2015, são propostas alterações pontuais no texto de modo a conferir coerência com o resultante da RPC, permitindo sua aplicabilidade sem conflitos.

2. Metodologia Proposta e Melhores Práticas Regulatórias

8. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que, no presente caso, a Anac atendeu a esses pré-requisitos.

2.1. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

9. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

10. Os principais agentes envolvidos são as concessionárias da infraestrutura aeroportuária federal.

11. Segundo informa a agência, não haverá custos adicionais pela alteração da norma e pela revisão quinquenal, uma vez que esses custos já existem por conta das obrigações contratuais correntes com as concessionárias de infraestrutura aeroportuária e das atribuições da Anac enquanto órgão regulador e poder concedente dos contratos.

12. Os benefícios consistem em tornar mais eficiente o acompanhamento, por parte da Anac, da qualidade de serviço ofertada aos passageiros pelos aeroportos alcançados pelo ato; melhorar a aferição dos indicadores de qualidade de serviço; proporcionar esclarecimentos de normas contratuais; permitir a análise comparativa de desempenho das concessionárias; oferecer subsídios para eventuais políticas regulatórias; e ampliar a segurança jurídica dos atos regulatórios da Agência.

3. Análise do Impacto Concorrencial

13. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível¹. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.

4. Considerações Finais

14. Ante o exposto, a Seae considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da proposta, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento.

À consideração superior.

CAROLINA AVELINO CARVALHO
Chefe de Divisão

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA
Coordenador de Transportes, Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA
Coordenador-Geral de Transportes, Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais

De acordo.

ANGELO JOSÉ MONT ALVERNE DUARTE
Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência

¹ OCDE (2011). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 2.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>.