



Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FACE)
Departamento de Ciências Contábeis e Atuárias (CCA)
Bacharelado em Ciências Contábeis

Ana Paula Rodrigues da Silva

ADERÊNCIA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SETOR AEROPORTUÁRIO
BRASILEIRO AOS PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS:
Um estudo de caso da concessão do Aeroporto de Brasília

Brasília
2013

Professor Doutor Ivan Marques de Toledo
Reitor da Universidade de Brasília

Professor Tomás de Aquino Guimarães
Diretor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Professor Mestre Wagner Rodrigues dos Santos
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis

Professora Mestre Rosane Maria Pio da Silva
Coordenadora de Graduação do curso de Ciências Contábeis – diurno

Professor Doutor Bruno Vinícius Ramos Fernandes
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - noturno

Ana Paula Rodrigues da Silva

ADERÊNCIA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SETOR AEROPORTUÁRIO
BRASILEIRO AOS PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS:

Um estudo de caso da concessão do Aeroporto de Brasília

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias da Universidade de Brasília, como requisito parcial à conclusão da disciplina Pesquisa em Ciências Contábeis e consequente obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientadora: Prof. Dra. Diana Vaz de Lima

Brasília

2013

ADERÊNCIA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SETOR AEROPORTUÁRIO BRASILEIRO AOS PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS:

Um estudo de caso da concessão do Aeroporto de Brasília

RESUMO

Este trabalho teve por objetivo analisar a aderência dos contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro aos padrões contábeis internacionais. A pesquisa teve como base a *IPSAS 32 – Service Concession Arrangements: Grantor*, sob a perspectiva da concedente, e da *IFRIC 12 – Service Concession Arrangements*, sob a perspectiva da concessionária. Trata-se de estudo de caso a partir da concessão do aeroporto de Brasília, com abordagem de pesquisa do tipo qualitativa e coleta de dados realizada de forma bibliográfica e documental. A justificativa para o estudo está no fato de que os contratos de concessão estão entre as novas formas de exploração de infraestrutura em nome do Estado, e que há padrões contábeis internacionais específicos que devem ser observados tanto no âmbito do setor público como do setor privado. A inovação consiste em trazer para análise um caso real de um contrato firmado entre a ANAC e a Inframérica, destacando os critérios de mensuração, reconhecimento e evidenciação adotados. Os resultados mostram que a concedente atende aos critérios de mensuração e reconhecimento estabelecidos pela IPSAS 32, mas não vem divulgando os contratos de concessão em seus balanços e notas explicativas em conformidade com o padrão internacional. Por outro lado, do ponto de vista da concessionária, os contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro atendem ao disposto na IFRIC 12.

Palavras-chave: Contratos de Concessão. Padrões Contábeis Internacionais. Setor Aeroportuário.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Resumo das características contábeis da concedente de acordo com a IPSAS 32	13
QUADRO 2 – Resumo das características contábeis da concessionária de acordo com a IFRIC 12 e SIC 29	15
QUADRO 3 – Fases do processo de concessão do Aeroporto de Brasília.....	17
QUADRO 4 – Análise comparativa do tratamento contábil da concedente: IPSAS 32 x ANAC.....	23
QUADRO 5 –Análise comparativa do tratamento contábil da concessionária: ICPC 1 e 17 x SPE	24

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Registro do aeroporto em contas do Governo Federal.....	18
--	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
2. REFERENCIAL TEÓRICO	8
2.1 Aspectos Conceituais do Contrato de Concessão de Serviço Público	8
2.2 Tipos de Contrato de Concessão de Serviço Público	8
2.3 Contrato de Concessão de Serviço Precedido de Obra Pública	9
2.4 Características do Contrato de Concessão Brasileiro	9
2.5 Contratos de Concessão no Setor Aeroportuário	10
3. PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS APLICADOS AOS CONTRATOS DE CONCESSÃO	12
3.1 Tratamento Contábil da Visão da Concedente	12
3.2 Tratamento Contábil da Visão da Concessionária	14
4. ESTUDO DE CASO: A CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA	16
4.1 Entes Envolvidos na Concessão do Aeroporto de Brasília	16
4.2 Histórico da Concessão do Aeroporto de Brasília	17
4.3 Sociedade de Propósito Específico – SPE	18
4.4 A Contabilidade da Concedente	18
4.5 A Contabilidade da Concessionária	20
5. ANÁLISE DA ADERÊNCIA DO CONTRATO DE CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA AOS PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS	23
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS	27

1. INTRODUÇÃO

As estruturas de governo no Brasil têm novas formas de exploração de infraestrutura em nome do Estado. Entre as novas formas estão os contratos de concessão. Segundo Iudícibus (2010, p.452) os contratos de concessão ocorrem quando um ente privado é contratado pelo governo para ampliar, aprimorar, operar ou manter seus ativos de infraestrutura.

Entre as atividades exploradas nessa nova forma de exploração, está do setor aeroportuário. De acordo com o Tribunal de Contas da União (2011, p.50), o decurso das concessões em andamento dará nova forma ao setor aeroportuário brasileiro, ocasionando intenso impacto no setor de transporte aéreo de passageiros e de carga.

O processo de concessão no setor aeroportuário brasileiro foi iniciado através do Decreto nº 6.373 de 14 de fevereiro de 2008, a partir da inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, situado no Estado do Rio Grande do Norte. Ainda em fase de construção, este foi o primeiro aeroporto concedido pelo Governo Federal no Brasil. Em 2011, o Decreto nº 7.531/11 incluiu no PND os aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília.

De acordo com os referidos decretos, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC é a responsável por realizar e conduzir o processo de concessão dos aeroportos. Com isso, cabe à ANAC instituir artifício para eleger as melhores ofertas para a efetivação de contratos de concessão de serviços públicos para exploração, manutenção e ampliação dos Aeroportos a serem concedidos.

Considerando que os contratos de concessão estão entre as novas formas de exploração de infraestrutura em nome do Estado, e que há padrões contábeis internacionais específicos que devem ser observados tanto no âmbito do setor público como do setor privado, o presente estudo apresenta a seguinte questão de pesquisa: *Os contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro estão aderentes aos padrões contábeis internacionais?*

Portanto, o objetivo da presente pesquisa foi analisar a aderência dos contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro aos padrões contábeis internacionais, tendo como base a *IPSAS 32 – Service Concession Arrangements: Grantor*, sob a perspectiva do concedente, e da *IFRIC 12 – Service Concession Arrangements*, sob a perspectiva da concessionária.

Para tratar a questão da pesquisa, foi realizado estudo de caso a partir da concessão do Aeroporto de Brasília. De acordo com Yin (1990), a realização de estudo de caso é uma

maneira de realizar análise social baseada na experiência ao averiguar uma ocorrência do seu contexto de vida real. A abordagem da pesquisa é do tipo qualitativa, com a coleta dos dados realizada de forma bibliográfica e documental.

O presente trabalho está estruturado em mais cinco seções além da introdução. Na segunda seção são apresentados os aspectos conceituais e legais relativos aos contratos de concessão. A terceira seção aborda os padrões contábeis internacionais aplicados aos contratos de concessão, tanto da perspectiva da concedente como da concessionária. Na quarta seção, apresenta-se o estudo de caso a partir da concessão do Aeroporto de Brasília. Na quinta seção é feita uma análise da aderência do contrato de concessão do Aeroporto de Brasília aos padrões contábeis internacionais. Na sexta e última seção são apresentadas as considerações finais da pesquisa.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Aspectos Conceituais do Contrato de Concessão de Serviço Público

Atualmente, a Administração Pública vem realizando concessões de serviços para o desenvolvimento, financiamento, manutenção e operação de determinados ativos públicos de infraestrutura, tais como, estradas, pontes, túneis, prisões, redes de fornecimento de energia e água, hospitais, aeroportos, e outros, por meio de contratos de concessão (IUDÍCIBUS *et al*, 2010).

Segundo Iudícibus (2010, p.452), os contratos de concessão de serviços, ou somente concessões, são contratos onde o Governo contrata um ente privado para desenvolvimento, aperfeiçoamento e manutenção de ativos de infraestrutura. Tais contratos são guiados por documentos formais que instituem níveis de atuação, mecanismos de ajuste de preços, período de duração e resolução de conflitos.

De acordo com a Normal Internacional de Contabilidade IPSAS 32 – *Service Concession Arrangements: Grantor*, um contrato de concessão de serviços é um acordo vinculativo entre a concedente e uma concessionária, que utiliza os recursos da concessão do serviço público para prestar um serviço em nome do ente cedente, por um determinado período de tempo. A concessionária é compensada pelos seus serviços durante o período do contrato de concessão de serviço (IFAC, 2011).

Conforme o guia de aplicação da IPSAS 32, o item 26 traz que os contratos de concessão quase nunca são semelhantes, pois são conduzidos conforme o seu domínio e a sua jurisdição (IFAC, 2011). Com isso, o presente estudo tem foco na concessão no setor aeroportuário.

De acordo com o Manual de Contabilidade aplicado ao Setor Público – MCASP (STN, p. 22) as concessões diferenciam-se das Parcerias Público-Privadas – PPPs, pois envolvem contraprestação pecuniária do poder privado ao poder público. Distingue-se ainda, pois as PPPs são apropriadas a planos que seriam economicamente inviáveis sem a participação do governo, além de existir distribuição dos riscos entre os membros, enquanto que nos contratos de concessão, segundo Pereira (2006, p. 8), os projetos são economicamente viáveis e auto-sustentáveis na visão financeira.

2.2 Tipos de Contrato de Concessão de Serviço Público

No Brasil, os contratos de concessão são regulamentados pela Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Pela lei são considerados dois tipos de concessão de serviço público: a concessão de serviço público e a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública.

A concessão de serviço público é feita pela concedente, através de licitação, na forma de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que comprove competência para a sua execução, por sua conta e risco e por prazo definido (Lei 8.987/95, art. 2º, inciso II).

A concessão precedida da execução de obra pública refere-se à construção, total ou parcial, conservação, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, incumbida pela concedente, por meio de licitação, na forma de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que comprove competência para a sua concretização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja recompensado e abatido diante da posse do serviço ou da obra por prazo definido (Lei 8.987/95, art. 2º, inciso III). Esta forma de concessão é o foco do presente estudo.

2.3 Entes envolvidos no Contrato de Concessão de Serviço Precedido de Obra Pública

Conforme item 8 da IPSAS 32 (2011, p.6), contrato de concessão é um acordo vinculativo entre a concedente e a concessionária. Por meio desses dois atores é que o contrato de concessão será conduzido. A norma em questão não apresenta diferenciação entre contrato de concessão de serviços e o contrato de concessão de serviços precedido de obra pública.

O termo concedente pode ser conceituado conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 8.987/95, onde poder concedente é “a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública”. É a entidade que concede e controla o direito de usar o ativo de concessão de serviços para a concessionária (IPSAS 32, item 8).

A concessionária, também conhecida como operador, é a entidade que utiliza os ativos de concessão de serviço para prestar serviços públicos, sujeitos ao poder concedente de controle do ativo (IPSAS 32, item 8). É a entidade responsável pela gestão da infraestrutura e serviços relacionados, devendo operá-la e mantê-la, durante determinado período de tempo, mediante recebimento de tarifas. Ao final do contrato, a concessionária é obrigada a devolver a infraestrutura ao poder concedente em condições especificadas (ICPC 01, item 3b).

2.4 Características do Contrato de Concessão no Setor Aeroportuário Brasileiro

Segundo Monteiro (2009, p.10-11), a concessão de serviço público está presente no Brasil desde o século XIX. Porém, no século XX, na década de 30, houve um decaimento das concessões como mecanismo de prestação de serviços públicos, em razão da instabilidade

econômica gerada pelas guerras mundiais, sendo reacendidosamente ao final da década de 80 o interesse pela concessão.

Diante desse cenário, em fevereiro de 1995 foi sancionada no Brasil a Lei nº 8.987, conhecida como Lei das Concessões, para atender os requisitos dispostos no artigo 175 da Constituição Federal de 1988, dispondo sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos e admitindo que recursos da iniciativa privada fossem reservados à infraestrutura de serviços públicos (BRUGNI *et al*, 2012, p.2).

De acordo com a Lei nº 8.987/1995, a concessão deve ser feita por meio de licitação e, no caso de concessão precedida de obra pública, o edital deverá conter os dados relativos à obra. Em seu artigo 23, a Lei das Concessões dispõe sobre as cláusulas fundamentais de um contrato de concessão.

A Lei nº 8.987/1995 aborda ainda sobre os encargos do poder concedente e da concessionária, das formas de intervenção e de extinção. No Brasil, a Lei das Concessões trata de todas as concessões de maneira geral. Porém, certos ramos de atividade são tratados em legislações específicas, que devem ser levadas em consideração, como no caso do setor aeroportuário, objeto do presente estudo.

2.5 Contratos de Concessão no Setor Aeroportuário

No que diz respeito à concessão, das normas voltadas para o setor aeroportuário, destaca-se o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil e o Decreto nº 7.531/11.

O Código Brasileiro de Aeronáutica foi criado com o advento da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, dispondo em seu artigo 36º que:

Serão construídos, mantidos e explorados: diretamente, pela União, por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas Subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica, mediante convênio com os Estados ou municípios, **ou por concessão** ou autorização. (Lei 7.565/86, artigo 36º [grifonosso]).

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC foi criada pela Lei 11.182/2005, instituindo em seu artigo 3º que a ANAC tem o dever de determinar as orientações referentes ao método de concessão de infraestrutura aeroportuária. Em seu artigo 8º, inciso XXIV, a Lei 11.182/2005 dispõe que compete à ANAC: “conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte”.

O primeiro aeroporto a ser concedido no Brasil foi o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Rio Grande do Norte. Iniciado por meio do decreto nº 6.373 de 14 de fevereiro de 2008, com a inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND.

O Decreto nº 7.531, de 21 de julho de 2011, dispõe a respeito da inserção no Programa Nacional de Desestatização – PND dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Designa como responsável pela execução e acompanhamento do processo a Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC, com a supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Segundo o Relatório de Gestão do Exercício de 2011 da ANAC, os contratos de concessão admitem a aplicação direta dos recursos privados na construção, exploração e manutenção da infraestrutura aeroportuária. O objetivo é a melhoria na eficiência econômica e na qualidade dos serviços oferecidos (ANAC², 2012). As concessões promovidas pela ANAC são lançadas através de edital de licitação e seus anexos. Depois de firmado o contrato com as empresas vencedoras da licitação é que são estabelecidas as especificidades do contrato de cada aeroporto.

Em relação aos contratos de concessão já existentes, estabelecidos pela ANAC, para o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o contrato propõe a construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto. Já a concessão realizada nos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília propõem a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos, visto que os três aeroportos mencionados já existem.

3. PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS APLICADOS AOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Do ponto de vista contábil, existem normas distintas por parte da concedente (setor público) e por parte da concessionária (setor privado). No âmbito internacional, a *International Accounting Standards Board – IASB* (Comitê de Normas Internacionais de Contabilidade) é quem emite as normas internacionais de contabilidade voltadas para o setor privado. Já para o setor público, a emissão de normas internacionais é dirigida pela *International Federation of Accountants – IFAC* (Federação Internacional de Contadores).

Para os contratos de concessão, foi emitida em 2006 pelo IASB a *IFRIC 12 – Service Concession Arrangements* (Contratos de Concessão de Serviços), norma internacional contábil voltada para a concessionária, o ente privado. Fundamentada na IFRIC 12, foi emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC a Interpretação Técnica ICPC 01 – Contratos de Concessão, aprovada pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM e pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC, sendo a sua aprovação alinhada com a norma internacional original do IASB (BRUGNI, 2011, p.2).

À IFRIC 12 foi incorporada a *SIC-29 – Service Concession Arrangements: Disclosures* (Contratos de Concessão de Serviços: Divulgações), interpretada no Brasil pela ICPC 17 – Contratos de Concessão: Evidenciação, dispõe os requisitos de evidenciação necessários ao contrato de concessão (CPC, 2011).

No Brasil, a convergência aos padrões internacionais para os entes privados é guiada pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, criado pela Resolução CFC nº 1.055/05, tem como objetivo emitir Pronunciamentos Técnicos sobre procedimentos de Contabilidade levando em conta a convergência da Contabilidade Brasileira aos padrões internacionais.

No âmbito do setor público, a norma que trata dos contratos de concessão é a *IPSAS 32 – Service Concession Arrangements: Grantor* (Contratos de Concessão: Concedente) emitida em 2011, cria harmonia com o IFRIC 12 a respeito de pontos contábeis relevantes na visão da concedente, o ente público (IFAC, 2011). Norma esta que ainda não traduzida no Brasil.

3.1 Tratamento Contábil da Visão da Concedente

De acordo com a IPSAS 32, item 09, um ativo de concessão de serviço deve ser reconhecido pela concedente se a mesma (i) controlar ou regulamentar os serviços que devem ser oferecidos pela concessionária; (ii) a concedente definir a quem a concessionária deve fornecer o serviço e a que preço e (iii) a concedente controlar, por meio

de titularidade, usufruto ou a qualquer outra participação residual significativa no ativo término do prazo do contrato.

Conforme o item 11 da IPSAS 32, a concedente inicialmente deve mensurar o ativo do contrato de concessão de serviço pelo seu valor justo. Por valor justo, em conformidade com a NBC T 16.10 (CFC, 2008), que trata da avaliação e mensuração de ativos e passivos públicos, entende-se o “valor pelo qual pode ser intercambiado um ativo ou cancelado um passivo, entre partes conhecidas ou interessadas, que atuam em condições independentes e isentas”.

Quanto ao critério de evidenciação, a concedente deve evidenciar os ativos de concessão construídos ou desenvolvidos em uma classe separada de ativos, em conformidade com a *IPSAS 17 – Property, Plant and Equipment*, para ativos construídos, ou *IPSAS 31 – Intangible Assets*, para ativos desenvolvidos, conforme o caso.

Todos os aspectos do contrato de concessão devem ser considerados por parte da entidade concedente para determinar as divulgações apropriadas, tais como: descrição do acordo, os termos significativos do acordo como a quantidade, tempo e certeza de fluxos de caixa futuros, a natureza e extensão dos direitos do acordo e as mudanças no acordo que ocorreram durante o período.

De acordo com o item 31 da IPSAS 32, os critérios de evidenciação por parte da concedente devem observar o disposto na *IPSAS 1 – Presentation of Financial Statements*, a partir do seguinte conjunto de demonstrações contábeis para divulgação: Balanço Patrimonial, Demonstração do Resultado do Exercício, Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, uma demonstração dos fluxos de caixa, uma comparação entre o orçamento e os montantes realizados e as notas explicativas, compreendendo as políticas contábeis significativas e outras informações explanatórias.

Os critérios de mensuração, reconhecimento e evidenciação dos contratos de concessão da perspectiva da concedente de acordo com a IPSAS 32 estão sintetizados no Quadro 01.

Quadro 01 – Resumo das características contábeis da concedente de acordo com a IPSAS 32

Reconhecimento	O Ativo deve ser reconhecido se a concedente controlar ou regulamentar os serviços oferecidos pela concessionária, se definir para quem a concessionária deve oferecer o serviço e a que preço, e se controlar o ativo ao fim do término no contrato.
Mensuração	Valor justo
Evidenciação	Todos os aspectos do contrato de concessão devem ser considerados para determinar as divulgações adequadas das notas explicativas e nos balanços contemplados na IPSAS 1.

Fonte: Elaboração própria.

3.2 Tratamento Contábil na Visão da Concessionária

Conforme o disposto no ICPC 01 (IFRIC 12), item 13, a concessionária reconhece e mensura a receita dos serviços que ela presta. Considerando que o contrato de concessão não transmite o direito de controlar o uso da infraestrutura de serviços públicos para a concessionária, a infraestrutura não deve ser reconhecida como ativo imobilizado e equipamentos da concessionária.

Dependendo do tipo de contrato, o ICPC 01 (IFRIC 12) estabelece dois tipos de reconhecimento: ativo financeiro e ativo intangível, conforme item 15 do ICPC 01. A concessionária reconhece um ativo financeiro à medida que possui um direito contratual incondicional de receber um montante determinado de dinheiro, ou outro ativo financeiro da concedente em troca de construir ou atualizar um ativo do setor público.

Será reconhecido um ativo intangível à medida que a concessionária cobrar pelo uso de um ativo do setor público, devendo depois operar e manter por um período de tempo especificado. O direito de cobrar dos usuários não é um direito absoluto de receber dinheiro, pois os valores estão condicionados na medida em que o público utiliza o serviço.

A concessionária mensura o ativo financeiro e o ativo intangível pelo valor justo. A norma prevê também a possibilidade de que os dois tipos de arranjo possam existir dentro de um único contrato.

Por valor justo, em conformidade com o *CPC 46 – Mensuração do Valor Justo* (Correlação às Normas Internacionais de Contabilidade – IFRS 13), entende-se a medida fundamentada no mercado que tem como objetivo avaliar o valor no qual um acordo para vender o ativo ou transmitir o passivo aconteceria entre os envolvidos, na data de mensuração e nas circunstâncias presentes de mercado.

No caso da divulgação, prevista no ICPC 17 (SIC-29), todos os aspectos do contrato de concessão devem ser considerados para determinar as divulgações adequadas nas notas explicativas. A concessionária deve divulgar: a descrição do acordo contratual, os termos significativos do contrato que possam afetar o montante, o período de ocorrência e as incertezas relacionadas com os fluxos de caixa futuros, a natureza e extensão, as mudanças no contrato ocorridas durante o período e como o contrato de concessão foi classificado.

A concessionária deve divulgar também o total da receita e dos lucros ou prejuízos reconhecidos no período. As divulgações requeridas devem ser feitas para cada contrato separadamente.

Os critérios de mensuração, reconhecimento e evidência dos contratos de concessão da perspectiva da concessionária de acordo com a IFRIC 12 (ICPC 01) e SIC 29 (ICPC 17) estão sintetizados no Quadro 02.

Quadro 02 – Resumo das características contábeis da concessionária de acordo com aIFRIC 12 eSIC 29

Reconhecimento	A concessionária reconhece a receita dos serviços que presta, ou na forma ativo financeiro ou na forma de ativo intangível, dependendo do tipo de contrato.
Mensuração	Valor justo
Evidenciação	Todos os aspectos do contrato de concessão devem ser considerados para determinar as divulgações adequadas das notas explicativas. A concessionária deverá também divulgar o total da receita e dos lucros ou prejuízos.

Fonte: Elaboração própria.

Para entender o aspecto contábil envolvendo os contratos de concessão do setoraeroportuário do Brasil, na presente pesquisa será analisada a concessão do Aeroportode Brasília, através do contrato assinado no ano 2012 entre a ANAC, a Infraero e a Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A..

4. ESTUDO DE CASO: A CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

4.1 Entes Envolvidos na Concessão do Aeroporto de Brasília

O contrato de concessão do Aeroporto de Brasília envolve a ANAC, que atua como concedente, a Infraero e a Inframérica, que, juntas, formam a Sociedade de Propósito Específico – SPE, entidade concessionária, chamada de Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC é uma autarquia especial, com independência administrativa, patrimônio e receitas próprias para realizar atividades características da Administração Pública, com função de agência reguladora, buscando manter a continuidade na prestação de um serviço público de âmbito nacional, cuidando dos interesses dos usuários e fazendo cumprir as legislações pertinentes ao sistema por ela regulado. A ANAC tem o poder de outorgar e regular as concessões de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, representar o Brasil no que diz respeito à aviação, aprovar planos diretores dos aeroportos, estabelecer regime tarifário e regular as atividades de administração e exploração de aeródromos (ANAC⁴, 2012).

A Infraero – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária é uma empresa pública, fundada em 1973, presente em todos os Estados brasileiros, vinculada à Secretaria de Aviação Civil – SAC, e administra atualmente 63 aeroportos brasileiros. Antiga administradora do Aeroporto de Brasília, a Infraero passou a administração para a concessionária vencedora do leilão. Conforme determinação do contrato, a Infraero participa agora de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE com o consórcio vencedor, tornando-se acionista do consórcio, com participação minoritária equivalente a 49% na concessão do Aeroporto de Brasília (INFRAERO, 2012).

A Inframérica Aeroportos foi a vencedora do leilão de concessão do Aeroporto de Brasília, e representa o consórcio constituído pelas empresas *Infravix Corporación América*. A *Infravix Empreendimentos S/A* foi fundada em novembro de 2010, tendo como finalidade participar do desenvolvimento da infraestrutura no Brasil. A *Infravix* é controlada pelo Grupo *Engevix*, o maior de engenharia consultiva do país, com experiência na execução de projetos e obras de aeroportos. A *Corporación América* é uma empresa Argentina, com experiência em concessões aeroportuárias, que controla também diversos aeroportos pelo mundo. Cada empresa participa com 50% do Consórcio. Já na SPE, participam com 51% (INFRAMERICA, 2013).

4.2 Histórico da Concessão do Aeroporto de Brasília

O andamento do processo de concessão do Aeroporto de Brasília passou por várias fases, iniciando com a decisão da concessão das operações, que vão durar 25 (vinte e cinco) anos. O quadro 03 abaixo demonstra resumidamente as fases dentro do processo da concessão.

Quadro 03 – Fases do processo de concessão do Aeroporto de Brasília



Fonte: Elaboração própria.

Com a publicação do Decreto nº 7.531/11, a ANAC iniciou os estudos de viabilidade para a concessão do aeroporto de Brasília através de estudos dos seguintes fatores: estudo de mercado, estudos preliminares de engenharia e afins, estudos ambientais preliminares e avaliação econômico-financeira (ANAC¹, 2011).

Os estudos passaram por acompanhamento do TCU antes da publicação do Edital. Segundo o TCU (2011), a importância dos estudos de viabilidade de concessão de serviços públicos é estimar o valor presente líquido (VPL) do empreendimento.

O TCU determinou a atualização do valor mínimo da concessão, fixado inicialmente em R\$ 75,5 milhões pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental –EVTEA, resultando no valor de R\$ 582 milhões. Após a atualização, o Edital do Leilão nº 2/2011 foi publicado no Diário Oficial da União de 15 de dezembro de 2011.

O leilão ocorreu na sede da BM&F Bovespa de São Paulo, no dia 06 de fevereiro de 2012. A concessão foi arrematada pelo Consórcio Inframérica Aeroportos, pelo valor de R\$ 4,51 bilhões, composto pelas empresas *Infravix Participações S.A.* e *Corporacion America S.A.*, com duração de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por mais 05 (cinco) anos, assim previsto no contrato, sendo que ao final deste prazo o aeroporto volta a ser controlado pelo Governo (INFRAERO, 2012).

Firmado no dia 14 de junho de 2012, o contrato determina como Concedente a ANAC e como Concessionária a Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A., com a intervenção de Inframérica Participações S.A. (denominado acionista privado) e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero (denominada Infraero).

4.3 Sociedade de Propósito Específico – SPE

O Edital determina que o consórcio vencedor constitua uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, com participação majoritária na empresa concessionária e participação da Infraero. Com a celebração do contrato, o aeroporto está sendo administrado pela SPE, isto é, pelo Consórcio Inframérica Aeroportos S.A., com 51% de participação, em sociedade com a Infraero, que detém 49% de participação.

A Infraero, como acionista relevante, participará das principais decisões da companhia, sendo acompanhada pela Secretaria de Aviação Civil – SAC. Os dividendos resultantes de sua participação serão usados para investir nos outros 63 aeroportos da rede (ANAC³, 2012).

4.4 A Contabilidade da Concedente

De acordo com o Decreto nº 7.531/11, a ANAC é responsável por executar e acompanhar o processo de concessão. É ela quem regulamenta os serviços oferecidos pela concessionária, define para quem a concessionária deve oferecer o serviço e a que preço, e controla o ativo ao fim do término no contrato. Portanto, quanto ao critério de reconhecimento, cabe à ANAC reconhecer a infraestrutura do Aeroporto de Brasília.

No estudo realizado, verificou-se através do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI, que no âmbito do Governo Federal os aeroportos estão registrados como imóveis de propriedade da União, na conta 1.4.2.1.1.10.0 – AEROPORTO, registrado, portanto, no grupo de contas do Ativo Não Circulante (Figura 1).



Figura 1 – Registro do aeroporto em contas do Governo Federal

Relativamente ao processo de mensuração, no leilão do Aeroporto de Brasília obteve a oferta de R\$ 4,51 bilhões do Consórcio Inframérica, pela outorga da concessão, contra o preço

mínimo de R\$ 582 milhões fixados no edital de abertura, lançado em 2011. O contrato determinadas formas de contribuição, ao longo do prazo da concessão, da Concessionária para com a Concedente: a Contribuição Fixa e a Contribuição Variável.

A contribuição fixa refere-se ao montante arrecadado no leilão, conforme disposto no contrato. Que a concessionária se obriga a pagar, mediante depósito no Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, conforme cláusula 2.10 do contrato de concessão. O Governo criou o FNAC, vinculado à Secretaria de Aviação Civil – SAC, com o objetivo de desenvolver e fomentar o setor de aviação civil e a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil.

Pela regra contratual, o valor da contribuição fixa será arrecadado em parcelas anuais de R\$ 180.045.300,00, corrigidas pelo IPCA, de acordo com o prazo de concessão do aeroporto. O valor será reajustado pelo IPCA, observando-se a seguinte fórmula:

$$O1 = O0 \times (IPCA_t / IPCA_{t-1})$$

Onde:

- *O1: é o valor anual da Contribuição Fixa reajustada na data de início do pagamento da Contribuição;*
- *O0: é o valor anual da contribuição Fixa a preços correntes do dia de realização da Sessão Pública do Leilão;*
- *IPCA_t/IPCA_{t-1}: é o IPCA acumulado do período compreendido entre o mês da realização da Sessão Pública do Leilão e o mês anterior ao início do pagamento da Contribuição.*

A primeira parcela da contribuição fixa, conforme disposto no contrato, foi paga em 2013, ao término do 12º mês após a data de assinatura do contrato e as próximas parcelas serão pagas a cada 12 (doze) meses.

A contribuição variável determinada no contrato também será repassada ao FNAC. Esta contribuição corresponde ao montante anual resultado da aplicação de alíquota de 2% sobre o total da Receita Bruta da Concessionária até um limite determinado pela ANAC. Caso a Receita Bruta seja superior aos valores designados no contrato, a Contribuição sobre a receita excedente será cobrada pela alíquota de 4,5%.

De acordo com o contrato de concessão, o pagamento da primeira parcela da contribuição fixa se dará ao término do 12º mês após a assinatura do contrato, com as demais parcelas a cada 12 meses subsequentes. A contribuição variável se dará no momento da apresentação dos demonstrativos contábeis, que será anualmente, até o dia 15 de maio do exercício subsequente.

4.5 A Contabilidade da Concessionária

Para analisar o tratamento contábil do contrato de concessão do Aeroporto de Brasília do ponto de vista da concessionária, foram extraídas Demonstrações Financeiras referente ao exercício de 2012 da Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A., divulgadas no ano de 2013.

A Concessionária, denominada no contrato como a SPE – Sociedade de Propósito Específico, reconhece a receita dos serviços que presta ao usuário, em função do direito de uso do bem público, através da concessão de serviço. A concessionária atua como prestador de serviços, construindo e melhorando a infraestrutura usada para prestar um serviço público, bem como operando e mantendo essa infraestrutura durante determinado prazo.

Conforme Nota Explicativa 2.11, das Demonstrações Financeiras do ano de 2012, a infraestrutura não é registrada como ativo imobilizado porque o contrato de concessão não transfere à concessionária o direito de controle do uso da infraestrutura de serviços públicos. É prevista apenas a cessão de posse desses bens para a prestação de serviços públicos, sendo eles revertidos ao poder concedente no encerramento do contrato.

A amortização do ativo intangível representado pelo reconhecimento do direito de exploração da infraestrutura e os dispêndios realizados para ampliar esta estrutura é reconhecida no resultado do exercício de acordo com a curva de benefício econômico esperado ao longo do prazo de concessão do aeroporto, tendo sido adotado a curva de passageiros estimada como base para a amortização. (Nota explicativa 2.11)

De acordo com a Nota Explicativa 2.11b, o direito de exploração da infraestrutura é procedente dos gastos realizados na construção de obra de melhoria em troca do direito de cobrar os usuários do aeroporto pelo uso da infraestrutura e explorar receitas comerciais adicionais pela maior disponibilidade da infraestrutura que foi aumentada. Esse direito é composto pelo custo da construção adicionado à margem de lucro e aos custos dos empréstimos atribuíveis a este ativo. 21

A receita dos serviços que a concessionária presta é dada através das receitas tarifárias e não tarifárias. As receitas tarifárias estão previstas no Anexo 04 – Tarifas, do contrato de concessão. As Tarifas são devidas pelos usuários quanto à utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto, e têm por finalidade recompensar a Concessionária pelos serviços proporcionados. São cobradas pela Concessionária e arrecadadas pelas empresas de transporte aéreo, nacionais e estrangeiras. A concessionária será remunerada por meio das seguintes Tarifas: Tarifa de Conexão, Tarifa de Pousos, Tarifa de Permanência, Tarifa de Armazenagem e Tarifa de Capatazia.

As Receitas não tarifárias são consideradas atividades econômicas acessórias. Conforme disposto no Plano de Exploração aeroportuária – PEA, o Anexo 02 do Contrato de concessão, a Concessionária poderá prestar diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado. A Concessionária deverá observar as normas vigentes que determinem, limitem ou condicionem a posse de determinadas atividades.

O contrato de concessão não determina nenhuma remuneração em ativos financeiros. A remuneração se dá através da exploração da infraestrutura. O contrato determina o pagamento ao poder concedente em ativos financeiros além da obrigação de ampliação da infraestrutura existente.

A remuneração da concessionária é dada através das Receitas tarifárias e não tarifárias. A ANAC determina o limite das Receitas tarifárias que poderá ser cobrada dos usuários. Os valores das receitas tarifárias não poderão ser alterados sem anuência da ANAC. Já para as receitas não tarifárias, não são fixados valores ou limites que a concessionária possa cobrar dos usuários, ficando livre para estabelecer contratos para a exploração econômica acessória, de acordo com as normas vigentes para as atividades realizadas.

O pagamento ao poder concedente se dá por meio das contribuições fixas e variáveis. A contribuição fixa corresponde ao valor de lance do leilão, que será pago em parcelas anuais no valor de R\$ 180.045.300,00, ajustadas pelo IPCA, conforme o prazo da concessão, e a contribuição variável, a porcentagem de 2% sobre a Receita Bruta, conforme determinação do contrato.

O direito de exploração da infraestrutura está registrado no Ativo Intangível, trazido a valor presente. Os valores devidos à concedente são chamados pela concessionária de “Compromissos com o poder concedente” e estão registrados no passivo. A remuneração da concessionária é lançada diretamente no resultado através das receitas tarifárias e não tarifárias.

A Concessionária considera todos os aspectos contratuais para determinação das divulgações e prepara as demonstrações contábeis conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo os CPCs.

A descrição do acordo contratual está descrita no Relatório Administrativo e notas explicativas, assim como as demais informações contratuais relevantes. A Concessionária divulga também o total da receita e dos lucros ou prejuízos do período, nas demonstrações contábeis divulgadas.

5. ANÁLISE DA ADERÊNCIA DO CONTRATO DE CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA AOS PADRÕES CONTÁBEIS INTERNACIONAIS

Para analisar a aderência dos contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro aos padrões contábeis internacionais, foram analisados os critérios de reconhecimento,

mensuração e evidenciação dispostos na *IPSAS 32 – ServiceConcessionArrangements: Grantor*, sob a perspectiva da concedente, e da *IFRIC 12 –Service ConcessionArrangements*, sob a perspectiva da concessionária, utilizando como estudo de caso a concessão do Aeroporto de Brasília.

Sob a perspectiva da concedente, a análise comparativa do disposto na *IPSAS 32* com os registros efetuados pela ANAC está sintetizada no Quadro 04.

Quadro 04 – Análise comparativa do tratamento contábil da concedente: IPSAS 32 x ANAC

	CONCEDENTE		
	IPSAS 32	ANAC	Atende aos requisitos da norma?
Reconhecimento	A concedente deve reconhecer um ativo se: “controlar ou regulamentar os serviços que devem ser oferecidos pela concessionária, a quem deve fornecer e a que preço e controlar, por meio de titularidade, usufruto ou a qualquer outra participação residual significativa no ativo término do prazo do contrato” (Item 09)	A ANAC é quem controla e regulamenta o ativo	Sim
Mensuração	A mensuração deve ser feita pelo seu valor Justo (Item 11)	O valor determinado pela concessão é composto pela contribuição fixa e pela contribuição variável. A contribuição fixa se refere ao valor do leilão, pago anualmente e corrigido pelo IPCA e a variável corresponde a 2% da receita bruta anual	Sim
Evidenciação	A concedente deve divulgar as informações de acordo com a <i>IPSAS 1</i> . Todos os aspectos de um contrato de concessão de serviços devem ser considerados ao determinar as divulgações apropriadas nas notas (Item 31 e 32)	Conforme determina o contrato os valores são repassados ao FNAC, com isso, quem tem competência para gerir as informações é a SAC.	Não

Fonte: Elaboração Própria.

Conforme pode ser observado no Quadro 04, a ANAC atende ao disposto na *IPSAS 32* ao reconhecer a infraestrutura do Aeroporto de Brasília como Ativo, uma vez que é a entidade quem regulamenta os serviços oferecidos pela concessionária, define a quem concessionária deve oferecer o serviço e a que preço, e controla o ativo ao fim do contrato.

Quanto ao critério de mensuração, entende-se que o mesmo atende ao método do valor justo, uma vez que o valor determinado pela concessão é composto pela contribuição fixa e pela contribuição variável, cujos critérios foram aceitos no momento em que o contrato foi firmado.

Quanto ao critério de evidenciação, como os pagamentos decorrentes do contrato de concessão do Aeroporto de Brasília são realizados diretamente junto ao FNAC, não é a concedente (ANAC) que divulga as informações estabelecidas pela IPSAS 1, o que prejudica a observância de todos os aspectos que devem ser considerados ao determinar as divulgações apropriadas.

Porém, para reparar a questão da divulgação, poderia a ANAC divulgar as informações em Notas Explicativas, informando o local onde estão sendo evidenciados os registros das contribuições repassadas à FNAC.

Sob a perspectiva da concessionária, a análise comparativa do disposto na ICPC01/ICPC 17 com os registros efetuados pela Inframérica (SPE) está sintetizada no Quadro 05.

Quadro 05 – Análise comparativa do tratamento contábil da concessionária: ICPC 01 e

	CONCESSIONÁRIA		
	Norma - ICPC 01 (IFRIC 12) e ICPC 17 (SIC 29)	SPE	Atende aos requisitos da norma?
Reconhecimento	A concessionária deve reconhecer a receita dos serviços que presta. A concessionária não reconhece a infraestrutura do ativo como imobilizado. Há duas maneiras de reconhecimento: ativo financeiro e ativo intangível (Item 13 - ICPC 01)	A concessionária reconhece a receita dos serviços e não reconhece a infraestrutura como um ativo imobilizado ou equipamentos. A Concessionária adota o modelo do ativo intangível para reconhecimento, pois utiliza o direito de cobrar dos usuários pelo uso do ativo público.	Sim
Mensuração	A concessionária deve mensurar a receita dos serviços que presta (Item 13 - ICPC 01)	A receita dos serviços prestados pela concessionária consiste nas receitas tarifárias e não tarifárias previstas em contrato e determinadas pela Concedente.	Sim
Evidenciação	Todos os aspectos do contrato de concessão devem ser considerados para determinar as divulgações adequadas nas notas explicativas e o total da receita e dos lucros ou prejuízos do período (Item 6 e 6A- ICPC 17)	Todos os aspectos contratuais são divulgados e também o total dos lucros ou prejuízos do período. A concessionária prepara as demonstrações conforme práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo os CPC's.	Sim

Fonte: Elaboração Própria.

Conforme exposto no Quadro 05, verifica-se que as práticas contábeis adotadas pela Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A., constituída através da SPE, está convergente aos padrões contábeis internacionais, pois adota os procedimentos de reconhecimento, mensuração e evidenciação determinados pelo ICPC 01 (IFRIC 12) e ICPC 17 (SIC 29).

O reconhecimento é feito através do modelo do ativo intangível, conforme define o ICPC 01, item 17, que determina que a concessionária deva reconhecer um ativo intangível à medida que recebe o direito (autorização) de cobrar os usuários dos serviços públicos.

A mensuração é feita com base no valor justo, conforme ICPC 01, item 13. Os valores da remuneração da concessionária são provenientes das receitas auferidas pela prestação de serviços através do uso da infraestrutura. Os valores estão previstos no contrato de concessão, e não podem ser alterados sem o conhecimento da concedente.

A evidenciação da concessionária é feita conforme ICPC 17, que determina que sejam divulgadas todas as informações relativas ao contrato e também o total das receitas e dos lucros ou prejuízos do período.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo verificar a aderência dos contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro aos padrões contábeis internacionais, tendo como base a *IPSAS 32 – Service Concession Arrangements: Grantor*, sob a perspectiva da concedente, e da *IFRIC 12 – Service Concession Arrangements*, sob a perspectiva da concessionária.

Para atender a questão da pesquisa, foi realizado estudo de caso a partir da concessão do Aeroporto de Brasília, analisando informações disponibilizadas pela ANAC, do ponto de vista da concedente, e das Demonstrações Contábeis da Inframérica, do ponto de vista da concessionária, relativos ao ano de 2012.

Do ponto de vista da concedente, verifica-se que a ANAC atende ao disposto na *IPSAS 32* com relação ao critério de reconhecimento (pois controla o bem em concessão) e da mensuração (valor justo), estabelecidos no momento em que o contrato foi firmado. Contudo, não são observados todos os aspectos que devem ser considerados ao determinar as divulgações apropriadas (critérios de evidenciação), uma vez que os pagamentos decorrentes do contrato de concessão do Aeroporto de Brasília são realizados diretamente junto ao FNAC, e não à ANAC.

Com isso, a ANAC tem como alternativa, justificar a ausência das divulgações através das Notas Explicativas, explicando assim onde os valores são registrados e evidenciados.

Do ponto de vista da concessionária, observa-se que a mesma vem cumprindo os requisitos exigidos na *IFRIC 12* e *SIC 29*: (i) a concessionária reconhece um ativo intangível à medida que recebe o direito (autorização) de cobrar os usuários dos serviços públicos; (ii) a mensuração é feita com base no valor justo, uma vez que os valores pactuados no contrato não podem ser alterados sem o conhecimento da concedente. Quanto ao critério de evidenciação, todas as informações relativas ao contrato e também o total das receitas e dos lucros ou prejuízos do período são divulgadas em conformidade com a *ICPC 17*.

Diante do exposto, pode-se depreender que a concedente atende aos critérios de mensuração e reconhecimento estabelecidos pela *IPSAS 32*, mas não vem divulgando os contratos de concessão em seus balanços e notas explicativas em conformidade como padrão internacional. Por outro lado, do ponto de vista da concessionária, os contratos de concessão do setor aeroportuário brasileiro atendem ao disposto na *IFRIC 12*.

O fato de a concessionária ter na sua constituição um parceiro estrangeiro (a empresa argentina *Corporación América*) demonstra a relevância de estar convergendo aos padrões internacionais, visto que facilita a análise e comparação das informações por parte dos usuários das informações.

Para futuras pesquisas, recomenda-se a análise dos contratos de concessão do Aeroporto São Gonçalo do Amarante, situado no Estado do Rio Grande do Norte, e dos novos contratos que vierem a ser pactuados.

ANAC. **Concessão – Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.** (2012).Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/>> Acesso em 10 set 2013.

ANAC. **Relatório de Gestão do Exercício de 2011.** (2012). Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anac/Exercicio_2011/Relatorio%20de%20Gestao%20ANAC%20-%202011.pdf> Acesso em 18 set 2013.

ANAC. **Governo assina contratos de concessão de aeroportos.** (2012). Disponível em: <http://www.anac.gov.br/Noticia.aspx?ttCD_CHAVE=591&slCD_ORIGEM> Acesso em 18 set 2013.

ANAC. **Características e Atribuições da ANAC.** (2012). Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/anac/atribuicoesAnac.asp>> Acesso em 01 de nov 2013.

BRASIL. Decreto nº 7.531 de 21 de julho de 2011. **Dispõe sobre a inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND dos Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro e Viracopos, no Estado de São Paulo, e Presidente Juscelino Kubitschek, no Distrito Federal, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7531.htm> Acesso em: 08 ago 2013.

BRASIL. Decreto nº 6.373 de 14 de fevereiro de 2008. **Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado no Município de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Rio Grande do Norte, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6373.htm> Acesso em: 11 ago 2013.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm> Acesso em: 07 ago 2013.

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. **Cria a Agência Nacional de Aviação Civil e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm> Acesso em: 08 ago 2013.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm> Acesso em: 10 ago 2013.

BRASIL. Conselho Federal de Contabilidade. Resolução n. 1.137, de 2008. **Norma Brasileira de Contabilidade – NBC T 16.10.** Disponível em: <http://www.cfc.org.br/uparq/NBCT16_10.pdf> Acesso em 20 out 2013.

BRUGNI, Talles. V.; CRUZ, Cláudia. F.; PARIS, Patrícia K. S.; RODRIGUES, Adriano. **Efeitos esperados da adoção da IFRIC 12 e ICPC 01: estudo comparativo entre Brasil e Europa.** In: *CONGRESSO ANPCONT*, V., 2011, Vitória. Anais. Blumenau ANPCONT, 2011. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/producao-academica/efeitos-esperados-da-adocaoda-ifric-12-e-icpc-01-estudo-comparativo-entre-brasil-e-europa/4176/>> Acesso em: 07 ago 2013.

CFC, Resolução CFC nº 1.055 de 07 de outubro de 2005. **Cria o COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS – (CPC), e dá outras providências.** Disponível em <http://www.cgu.gov.br/PrevencaodaCorrupcao/Integridade/IntegridadeEmpresas/arquivos/RES_1055.pdf> Acesso em 02 out 2013.

CFC, Conselho Federal de Contabilidade. **Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público – NBC T 16.10.** 2008. Disponível em: <http://www.cfc.org.br/uparq/NBCT_16_10.pdf>. Acesso em: 19 out 2011.

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. (2012): **CPC 46 – Mensuração do Valor Justo.**

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. (2009): **Interpretação técnica ICPC 01 – Contratos de Concessão.**

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS. (2011): **Interpretação técnica ICPC 17 – Contratos de Concessão: Evidenciação.**

CRUZ, Cláudia F.; SILVA, Angelino F.; RODRIGUES, Adriano. **Uma Discussão sobre os Efeitos Contábeis da Adoção da Interpretação IFRIC 12 – Contratos de Concessão.** *Revista Contabilidade Vista & Revista*, Belo Horizonte, out/dez 2009. Disponível em: <<http://www.face.ufmg.br/revista/index.php/contabilidadevistaerevista/article/viewFile/716/pdf3>>. Acesso em: 10 ago 2013.

IFAC, International Federation of Accountants (2011). **IPSAS 32- Service Concession Arrangements: Grantor.** Disponível em: <http://www.ifac.org/sites/default/files/publications/files/B8%20IPSAS_32_0.pdf> Acesso em 09 ago 2013.

INFRAERO. **Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.** (2012) Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/institucional/concessaodeaeroportos.html>> Acesso em 20 set 2013.

INFRAMERICA. **Institucional.** (2013). Disponível em <<http://www.bsb.aero/web/inframERICA/empresa>> Acesso em 01 nov 2013.

INFRAMERICA. **Demonstrações Contábeis Inframérica 2012.** Disponível em: <

INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING INTERPRETATIONS COMMITTEE. **IFRIC interpretation 12 – service concession arrangements**, 2006.

