



VOTO

PROCESSO: 00058.016106/2024-45

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte (art. 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII).

1.2. No âmbito da Agência, por força do Regimento Interno, aprovado pela Resolução n.º 381, de 14 de julho de 2016, conforme art. 41, incisos VII e XXII, compete à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA efetuar a gestão dos contratos de concessão de aeroportos, e, por consequência, a formulação de propostas de aditamentos contratuais, além de avaliar os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de aeroportos, iniciados de ofício ou a pedido da concessionária, bem como submeter à decisão da Diretoria Colegiada o processo de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de aeroportos, quando a avaliação sugerir o deferimento do pedido. Ainda, conforme o Regimento Interno, em seu art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.3. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Início o presente voto rememorando os esforços empreendidos por esta Agência para, diante da vertiginosa queda de demanda causada pela pandemia do COVID-19, restabelecer os equilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão aeroportuária frente a alocação de riscos neles estabelecida. Nesse sentido, nos termos da matriz contratual, o evento em questão tem sido enquadrado como risco a ser suportado pelo Poder Concedente, ensejando em sucessivas revisões extraordinárias dos contratos.

2.2. A fim de fixar um cenário econômico-financeiro para a mensuração dos impactos da pandemia, estabeleceram-se, ao longo dos anos, procedimentos que visavam a mensurar o impacto da pandemia na demanda por transporte aéreo. Em 2020, adotou-se o orçamento planejado para aquele ano, com os devidos ajustes, aprovado pelo corpo diretivo da Concessionária, para apurar os efeitos do evento no período de março a dezembro.

2.3. A partir de 2021, a ANAC passou a estabelecer cenários base transversais, aplicáveis a todos os contratos de concessão, de forma a estimar os impactos da pandemia nos contratos em vigor. Não se olvide a complexidade envolvida em tais estimativas, já que todas as variáveis macroeconômicas utilizadas para o cálculo dos respectivos fluxos de caixa marginais - previsão de crescimento do PIB, taxa de inflação, etc. - são apuradas em âmbito nacional, o que não necessariamente reflete as particularidades locais de cada infraestrutura aeroportuária disponível nem o impacto da pandemia no perfil de utilização de cada aeroporto. Também se verificou a necessidade, por parte da área técnica, em adotar premissas objetivas e simplificadoras para projeção da demanda a fim de expurgar efeitos diversos sobre a economia

que poderiam ter afetado o PIB em um cenário em que o evento não tivesse ocorrido. Mesmo diante de todas as dificuldades mencionadas, esta Agência estabeleceu, em 2021 e 2022, com um método transparente, objetivo e isonômico a todos os contratos, um cenário base que buscou atenuar os prejuízos ao setor aéreo, garantindo o adequado reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos à Concessionárias.

2.4. Para o ano de 2023, o cenário é ainda mais desafiador. Os impactos da pandemia deixaram de ser autoevidentes, não se verificando mais restrições à circulação de pessoas e ao funcionamento de atividades comerciais, bem como o cumprimento de medidas sanitárias relacionadas, entre outras, que afetavam diretamente a demanda do setor. O que se observa, atualmente, são efeitos da pandemia quantificáveis nos números de passageiros transportados, meticulosamente acompanhados por esta Agência, os quais registram, frente a 2022, um crescimento médio nacional da ordem de grandeza dois dígitos - que não pode ser explicado exclusivamente pelo crescimento do PIB no presente ano e seus impactos ordinários na demanda por transporte aéreo. De fato, no ano corrente, a aviação civil brasileira ainda está passando pela retomada da drástica redução da demanda implicada por todo contexto pandêmico.

2.5. No pleito ora em análise, a Concessionária indicou que utilizou as premissas de outros processos de revisão extraordinária relacionados aos impactos da COVID-19 no ano de 2023, qual seja, a adoção da demanda do cenário base de 2022 como parâmetro limitador das estimativas de prejuízos decorrentes do evento.

2.6. Todavia, pediu que fossem considerados alguns ajustes sobre as premissas no intuito de que seus esforços no sentido de aumentar suas receitas comerciais e de atrair uma maior quantidade de voos internacionais e uma maior movimentação de carga não causassem uma redução no valor de reequilíbrio econômico-financeiro.

2.7. A Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA analisou o pleito da Concessionária, nos termos da Nota Técnica nº. 28/2024/GERE/SRA^[1], e acatou parcialmente os ajustes solicitados pela Concessionária.

2.8. Quando cotejamos a demanda realizada no aeroporto em 2023 com o cenário base de 2022, ou mesmo com o cenário real vivenciado em 2019, resta claro que efeitos da pandemia ainda continuam a impactar na demanda do aeroporto. Num contrafactual, ou seja, em mundo hipotético sem a pandemia, não reconhecer esses impactos remanescente seria o equivalente a admitir que toda a diferença de comportamento entre a demanda realizada em 2023 e o comportamento da demanda nos anos anteriores, seriam atribuídos, exclusivamente, à conjecturas ordinárias, cujos impactos econômico-financeiros seriam inteiramente suportados pela própria Concessionária.

2.9. Por outro lado, avalio como adequada, a escolha, pela área técnica, da manutenção da demanda projetada para o cenário base de 2022 no cálculo do reequilíbrio para o ano de 2023. Conforme assinalado pela área técnica, as projeções realizadas por esta Agência visam a garantir o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos sem, contudo, atribuir indevidamente ao Poder Concedente toda a variação de demanda esperada pela Concessionária em suas projeções no cenário pré-pandêmico, uma vez que vários outros fatores também tenham contribuído para o desempenho do setor.

2.10. Ademais, considero pertinentes os ajustes solicitados pela Concessionária e adotados pela área técnica, bem como os motivos das negativas. Destaco, ainda, o Ofício CAIF nº 261/20224, de 21 de maio de 2024^[2], pelo qual a Concessionária requereu o encaminhamento do processo para decisão da Diretoria Colegiada, considerando que não apresentou manifestação se opondo ao posicionamento da área técnica.

2.11. Adoto, portanto, tais argumentos como razões do presente voto, inclusive quanto à definição dos valores envolvidos e a forma de recomposição, a compensação por meio de abatimento da contribuição

variável devida pela Concessionária, mediante prévia anuência do Ministério de Portos e Aeroportos, e da manutenção da majoração temporária de 15% (quinze por cento) das Tarifas de Embarque, Conexão, Pouso e Permanência estabelecida nos termos do inciso II do artigo 3º da Decisão nº 418, de 15 de setembro de 2021, que revisou o Fluxo de Caixa Marginal aprovado pela Decisão nº 208, de 12 de novembro de 2020.

2.12. Quanto à análise da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, ressalto que aquela opinou pela regularidade do feito, não vislumbrando óbices jurídicos ao seu prosseguimento, recomendando, em breve síntese, a busca pela celebração de aditivos consensuais bilaterais, a fim de que as partes se comprometam de forma definitiva com as soluções ajustadas. Nesse sentido, julgo que tal recomendação deva ser incorporada, pela área técnica, em eventuais pedidos congêneres no futuro, que permitam às partes discutir amplamente as premissas adotadas nas pretensões almejadas, visando a garantir o interesse público, a segurança jurídica dos contratos e reduzir a litigiosidade das contendas administrativas.

2.13. Após toda análise técnica pertinente, entendo adequada a proposta trazida pela SRA de valor de desequilíbrio no ano de 2023, correspondente a R\$ 27.749.511,93 (vinte e sete milhões, setecentos e quarenta e nove mil, quinhentos e onze reais e noventa e três centavos), na data-base de 31 de dezembro de 2023.

2.14. Ressalto que, conforme recomendado pela Procuradoria junto à ANAC, após deliberação da Diretoria, deve haver comunicação ao Ministério de Portos e Aeroportos, para que se manifeste quanto à forma de recomposição ora proposta.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, considerando os elementos constantes nos autos, em especial a análise técnica formulada pela SRA, bem como a manifestação da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, **VOTO FAVORAVELMENTE** à proposta de aprovação da revisão extraordinária do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2017 - SBFL, em razão dos impactos da pandemia de COVID-19 no ano de 2023, na forma proposta pela área técnica^[3].

3.2. Havendo a aprovação da Diretoria Colegiada em relação ao voto, determino o encaminhamento do feito ao Ministério de Portos e Aeroportos, para que se manifeste no que concerne à proposta de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio sua incorporação à indenização devida à Concessionária.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor

[1] SEI 9824294

[2] SEI 10065378

[3] SEI 10075915





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10214483** e o código CRC **592FF866**.
