



VOTO

PROCESSO: 00058.086703/2023-56

INTERESSADO: AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº. 11.182/2005, em seus arts. 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo desta Agência.

1.2. No âmbito da Agência, por força do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 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, 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.

1.3. 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.

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

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório [1], a Concessionária dos aeroportos do Bloco Nordeste peticiona reequilíbrio contratual em razão dos prejuízos que a pandemia de Covid-19 causou à Concessão no ano de 2023 [2].

2.2. Em breve histórico, como já assinalado em análises pretéritas, recorro que desde o início da crise causada pela pandemia de Covid-19, esta Agência vem envidando esforços junto ao setor aéreo a fim de manter a continuidade das atividades e a prestação dos serviços aos usuários. Com relação às Concessões Aeroportuárias, após detida análise dos impactos do evento sobre as concessões, houve o reconhecimento de que o evento pandemia de Covid-19 se enquadrava na matriz de riscos contratual (item 5.2.8), sendo, portanto, alocado ao Poder Concedente.

2.3. Assim, foram realizadas discussões acerca da forma de quantificação dos prejuízos junto às Concessionárias, sendo que, para o ano de 2020, a metodologia ancorou-se no orçamento planejado, com ajustes, aprovado pelo corpo diretivo da Concessionária. No ano de 2021, tendo persistido os efeitos do evento, a Agência passou a adotar metodologia fundamentada em premissas objetivas 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. Cabe destacar que as análises empreendidas buscaram equilibrar os cenários hipotéticos com premissas de taxas de crescimento da demanda consideradas

razoáveis e realistas pela Agência. Em 2022, como ainda era possível observar efeitos remanescentes da pandemia sobre a demanda no transporte aéreo, foi deferida recomposição dos prejuízos sobre a concessão, no entanto, à luz de um cenário base com crescimento mais conservador que aquele adotado para 2021.

2.4. Contudo, com o passar do tempo os efeitos da pandemia sobre a demanda pelo transporte aéreo se afiguram cada vez menos distinguíveis tornando desafiador o enquadramento do evento na estrutura matricial do Contrato de Concessão. Tal desafio já se faz presente na análise dos efeitos percebidos em 2023, pois, embora ainda se defenda alguma influência do evento pandemia sobre a demanda, há que se considerar ser cada vez mais difícil segregar seus efeitos daqueles advindos de outros componentes econômicos que afetam a retomada do crescimento pelo setor. Por esta razão, as análises de pedidos de reequilíbrio decorrentes da pandemia, no ano de 2023, adotaram como premissa para o reconhecimento dos prejuízos causados o limite de demanda projetada para o cenário base do ano de 2022.

2.5. Assim, apoiada no racional desta Agência para deferir os pedidos de reequilíbrio, a Concessionária apresentou seu pleito de recomposição contratual [2] utilizando os pressupostos e metodologia da ANAC com a mesma demanda de tráfego do ano de 2022, sem crescimento, e partindo de valores definidos para passageiros e volume de carga, endereçando uma estimativa de crescimento de 0%. A partir de então, os valores da Receita Tarifária de Passageiros e Aeronaves foram calculados mediante a multiplicação da demanda projetada pelas tarifas estabelecidas, com ajuste para alcançar a Receita-Teto [3].

2.6. Com relação à mensuração do prejuízo, após ajustes necessários pela setorial técnica, o montante final do desequilíbrio decorrente do evento corresponde a **R\$ 39.390.651,27 (trinta e nove milhões, trezentos e noventa mil, seiscentos e cinquenta e um reais e vinte e sete centavos), a valores de 31 de dezembro de 2023** [4].

2.7. Ciente do cálculo realizado, a Concessionária demonstrou concordância com os termos ora propostos, reforçando sua preferência quanto à recomposição por meio da (i) manutenção da cobrança do adicional da tarifa de embarque para os Aeroportos de Recife, Maceió, Aracaju e João Pessoa, após a amortização dos valores aprovados nos processos de reequilíbrio econômico-financeiro decorrentes da pandemia de Covid-19 nos anos de 2020, 2021 e 2022; e (ii) isenção das contribuições variáveis devidas pela Concessionária a partir de 2024, após a anuência do Ministério de Portos e Aeroportos [1][5].

2.8. No que se refere à opção de manutenção da majoração já deferida, a área técnica assinalou que *“esta alternativa é pertinente para promover o reequilíbrio contratual, especialmente quando não há outras formas disponíveis, como tem sido o caso dos aeroportos concedidos nas 4ª e 5ª rodadas de concessão.”*[3][4]

2.9. À luz do exposto, e considerando as especificidades da concessão do Bloco Nordeste, corroboro com o entendimento de que os contratos abrangidos na 5ª rodada de concessão têm alternativas limitadas de recomposição contratual. Desta maneira, manifesto concordância com a análise realizada pela SRA [3][4], a qual adoto como razão de decidir, e considero pertinente manter as majorações já concedidas em decisões anteriores, devido ao fato de que esta opção se mostra viável para que o equilíbrio da concessão seja alcançado. Ressalto, no entanto, que a concretização da recomposição contratual por meio da meio da revisão das contribuições devidas ao sistema ficará pendente de manifestação do Ministério de Portos e Aeroportos.

2.10. No que tange à recomendação da D. Procuradoria Federal junto à ANAC para adoção de medidas consensuais a fim de se alcançar soluções vinculantes e definitivas entre as partes sobre a matéria, reitero o já assinalado em situações anteriores de que não identifique impedimentos para que a área técnica avalie, em pleitos futuros, a adoção dessa prática quando da definição de metodologia e de eventuais montantes devidos, a fim de permitir a construção conjunta e participativa das premissas e critérios técnicos a serem considerados na análise dos feitos [6].

2.11. Por fim, verifico que foram cumpridos todos os requisitos técnicos e legais para a aprovação da revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Bloco Nordeste.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão dos Aeroportos do Bloco Nordeste – Contrato nº 001/ANAC/2019 – Nordeste, nos termos propostos pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA [7].

3.2. Ressalto que o Ministério de Portos e Aeroportos deve ser consultado, em cumprimento ao § 1º do art. 18 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, para que se manifeste sobre a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do referido Contrato de Concessão ora proposta [8].

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Relatório de Diretoria DIR-RBC SEI 9712342

[2] Carta Revisão Extraordinária 2023 SEI 9505870

[3] Nota Técnica nº 3/2024/GERE/SRA SEI 9541177

[4] Despacho GERE SEI 9630185

[5] Petição sobre Nota técnica 2-2024 SEI 9594995 e Anexo dezembro 2023 real SEI 9594997

[6] Parecer 15/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU SEI 9687859; Despacho 115/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU SEI 9687864 e Despacho de Aprovação 20/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU SEI 9687868

[7] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc) GERE 9626776 e 9626778

[8] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc) GERE 9626778



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 05/03/2024, às 13:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9713063** e o código CRC **B951C2C7**.