



VOTO

PROCESSO: 00058.037441/2022-15

INTERESSADO: FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº. 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

1.2. De maneira complementar, o art. 24 do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, dispõe que compete à Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência.

1.3. Por fim, a Lei nº. 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos dispõe que incumbe ao Poder Concedente fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão.

1.4. Desta forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar e julgar o presente Pedido de Reconsideração.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], a Concessionária FRAPORT BRASIL S.A. – AEROPORTO DE FORTALEZA apresenta Recurso Administrativo requerendo à Diretoria da ANAC que seja reconsiderado o teor da Decisão n.º 566, de 07 de novembro de 2022^[2], que aprovou a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do referido aeroporto, em razão dos prejuízos causados pela pandemia de Covid-19, no ano de 2022.

2.2. No caso em tela, a proposta de revisão extraordinária apresentada pela Concessionária, em 28 de junho de 2022^[3], foi objeto de análise técnica^[4] que reconheceu o enquadramento do evento narrado na matriz de risco contratual. Para fins de mensuração dos efeitos do evento, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA propôs adoção de crescimento de 1% em relação ao ano anterior, aliado às elasticidades adotadas em 2021 e aplicado sobre o cenário base daquele ano para as receitas tarifárias. Ato contínuo, o pedido foi objeto de análise e posterior deliberação deste Colegiado, que aprovou, por unanimidade, a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto, na forma proposta pela SRA^[5].

2.3. Diante disso, a interessada apresentou à Diretoria da ANAC seu Recurso Administrativo^[6] solicitando o conhecimento e pedindo “que a decisão recorrida seja reconsiderada (...) para considerar no valor já deliberado e aprovado para fins de recomposição econômica a quantia de R\$

73.510.397,20 (setenta e três milhões quinhentos e dez mil trezentos e noventa e sete reais e vinte centavos).

2.4. Em suma, a requerente se ampara no entendimento de que “o crescimento do PIB deve ser considerado o 2,5% do Plano de Negócios para as projeções de demanda o qual deve ser pautado como razoável para a metodologia para a recomposição do pleito de reequilíbrio, o que está em linha com as projeções atuais publicadas pelo Boletim FOCUS”. Adicionalmente, acrescenta que “as recentes projeções de PIB no Brasil tem apresentado números muito próximos do projetado em 2019. Assim é verdade, que na 7ª rodada de concessões, essa própria Agência divulgou na avaliação econômica do projeto um PIB de 2,5% para o ano de 2022 (...)”

2.5. Acerca das alegações sobre a adoção de projeção de PIB de 2,5% para o ano de 2022, cabe esclarecer que tais argumentos já haviam sido apresentados pela interessada em manifestação anterior^[7], esclarecidos pela área técnica responsável^[8] e corroborados por esta Diretoria. De outro lado, não foram apresentadas informações, por parte da interessada, que endereçassem a separação e o impacto de diversos efeitos sobre a demanda pelo transporte aéreo a fim de subsidiar sua petição.

12. (...) no tocante ao PIB de 2,50% estimado para 2022 em período anterior ao evento, já foi demonstrado em ocasiões pretéritas^[1] que as expectativas para o PIB de um determinado ano publicada pelo Relatório Focus nos primeiros meses daquele mesmo ano tem sido frequentemente superior ao crescimento medido pelo IBGE. Assim tem sido no período de 2012 a 2019. Em verdade, somente em 2017 o crescimento do PIB medido pelo IBGE foi maior do que a mediana da expectativa dessa variável divulgada pelo Banco Central nos primeiros meses do ano.

(...)

14. Feitas essas considerações, esta área técnica, ao estabelecer um crescimento mais conservador para o cenário base, buscou, em verdade, aproximar os cenários base e pós-covid, a fim de atenuar a incorporação de variação da demanda decorrente por motivos diversos, em respeito à matriz de riscos contratual^[2]. **Não se tratou, vale repisar, de estabelecer um hipotético PIB para um cada vez mais abstrato cenário base.**

(...)

16. Cabe destacar que a Concessionária, por sua vez, não propõe qualquer exercício alternativo a fim de equalizar minimamente as questões apontadas na Nota Técnica nº 79, relativas à separação entre os efeitos de diversos fatos sobre a demanda pelo transporte aéreo.

2.6. Para além disso, ao analisar o pedido de reconsideração no intuito de prestar subsídios à deliberação deste Colegiado, a área técnica reitera que os fundamentos aplicados na adoção de crescimento de 1% em relação ao ano anterior não devem ser interpretados como projeções do efetivo crescimento do PIB, entre 2021 e 2022, se tratando, portanto, de premissas metodológicas utilizadas para mensurar os prejuízos causados pela pandemia de Covid 19, ao tempo em que incorporam a existência de outras variáveis que refletem no desempenho do setor aéreo^[9].

17. Desse modo, resgatando o que já foi dito na Nota Técnica nº 79, esta área técnica não teve a pretensão de interpretar o percentual de crescimento de 1% como uma estimativa do efetivo crescimento do PIB, entre 2021 e 2022, em um cenário em que não tivesse ocorrido a pandemia em 2020. Trata-se, em vez disso, de uma simplificação que busca manter as premissas metodológicas de estimativas – aproximadas – dos prejuízos dos aeroportos em função da Covid-19, ao mesmo tempo em que se reconhece que um desempenho do setor inferior às projeções feitas em 2019 já não pode mais ser atribuído unicamente à pandemia.

2.7. A respeito da menção à estimativa de PIB considerada nos estudos de mercado da 7ª Rodada de Concessões, reforço que a referência é estabelecida pela SAC/Minfra com o objetivo de precificação do ativo a ser licitado, logo, com fundamentação distinta daquela estabelecida nos processos de revisão extraordinária^[8].

11. Inicialmente, cabe esclarecer que a estimativa do PIB considerada nos estudos de mercado dos processos de licitação é estabelecida pela SAC/Minfra e não pela Agência.

(...)

13. Nessa esteira, é válido reforçar que os estudos de demanda que integram o EVTEA em todas as rodadas de concessão já realizadas **têm por objetivo exclusivo a precificação do ativo a ser licitado, não apresentando qualquer caráter vinculante, o que justifica, desse modo, a incorporação de certo otimismo: (...)**

2.8. Desta forma, corroboro com o entendimento da área técnica^[10], motivo pelo qual entendo que não assiste razão ao pedido de reconsideração^[6] do teor da Decisão nº 566, de 07 de novembro de 2022^[2], apresentado pela requerente.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO CONHECIMENTO** do Recurso Administrativo interposto pela FRAPORT BRASIL S.A. – AEROPORTO DE FORTALEZA, e no mérito, **NEGO-LHE PROVIMENTO**, mantendo-se a Decisão nº 566, de 07 de novembro de 2022^[2], em todos os seus termos.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

-
- [1] Relatório de Diretoria DIR-RBC SEI 8201235
 - [2] Decisão 566 SEI 7890168
 - [3] Carta SBFZ-ANAC-REG-220628-001 SEI 7364568
 - [4] Nota Técnica nº 79/2022/GERE/SRA SEI 7520751; Nota Técnica nº 132/2022/GERE/SRA SEI 7752903
 - [5] Despacho ASTEC SEI 7899012
 - [6] Recurso Carta SBFZ-ANAC-REG-221125-003 SEI 7958212
 - [7] Carta SBFZ-ANAC-REG-220915-001 SEI 7687164
 - [8] Nota Técnica nº 132/2022/GERE/SRA SEI 7752903
 - [9] Nota Técnica 168 SEI 8032516
 - [10] Nota Técnica nº 79/2022/GERE/SRA SEI 7520751; Nota Técnica nº 132/2022/GERE/SRA SEI 7752903 e Nota Técnica 168/2022/GERE/SRA SEI 8032516



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 28/02/2023, às 22:35, 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 **8207300** e o código CRC **24E32C66**.