



VOTO

PROCESSO: 00058.005409/2024-32

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

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 ANAC, por força do Regimento Interno, aprovado pela [Resolução nº 381](#), de 14 de julho de 2016, conforme art. 41, inciso VII, compete à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA efetuar a gestão dos contratos de concessão de aeroportos no âmbito da Agência, incluindo, por consequência, a proposição de aditamentos contratuais.

1.3. Também, conforme disposto no Regimento Interno da ANAC, 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 sobre o ato normativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme relatado, em dezembro de 2023 o Ministério de Portos e Aeroportos – MPor apresentou ao Tribunal de Contas da União – TCU solicitação de solução consensual para controvérsias afetas ao Contrato de Concessão n. 002/ANAC/2012, firmado em 14 de junho de 2012, junto à GRU *Airport* (Concessionária).

2.2. Após avaliação e instrução do pleito pela *SecexConsenso*, o pedido foi admitido pelo presidente da Corte, tendo a Comissão de Solução Consensual do Aeroporto de Guarulhos funcionado de fevereiro a junho do ano corrente.

2.3. Antes de adentrar nas soluções acordadas, merece destacar a atual situação do aeroporto de Guarulhos, especialmente em relação ao descumprimento do nível de serviço estabelecido no contrato de concessão, problema este que foi levado pela Anac para ciência prévia da *SecexConsenso* e sopesado nas negociações^[1].

2.4. Como é de amplo conhecimento deste Colegiado, após o ciclo inicial de investimentos obrigatórios estipulados para os primeiros anos da concessão (Fases I-B e I-C), a Concessionária não prosseguiu na realização de melhorias e obras que pudessem ofertar infraestrutura e serviços adequados, *pari passu* ao crescimento da demanda; limitou-se, contudo, a realizar apenas intervenções pontuais. Desde 2016, a Anac vem constatando que o nível de serviço tem sido sistematicamente descumprido pela Concessionária^[2]. O inadimplemento que ora se iniciou com o não atendimento do quantitativo de

passageiros em pontes de embarque, hoje já se reflete em componentes de terminais de passageiros essenciais para a prestação do serviço público.

2.5. Nesse sentido, processos sancionadores foram instaurados pela fiscalização da Agência e reuniões técnicas, debates e até a formação de um grupo setorial com os principais *stakeholders* do aeroporto foi constituído, no sentido de empreender esforços sinérgicos em busca da conformidade contratual, ou seja, da prestação adequada dos serviços concedidos^[3].

2.6. Contudo, a despeito de a área técnica da Agência ter se valido de diferentes mecanismos de *enforcement*, adequando-os à gestão contratual, é notória a imprescindibilidade da realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária para que sejam sanadas as não conformidades, investimentos estes que são de responsabilidade contratual da própria Concessionária. Inclusive, rememoro que há um plano de adequação da infraestrutura e da operação do aeroporto apresentado pela Concessionária à Anac, mas, que, diante das tratativas no âmbito da comissão de solução consensual, a análise do documento encontra-se temporariamente sobrestada pela setorial técnica, aguardando o deslinde do presente ajuste para, assim, harmonizar as medidas acordadas e evitar planejamentos eventualmente conflitantes.

2.7. A situação não é diferente quando o assunto é o processamento de cargas no aeroporto. A falta de investimentos adequados também provocou uma deterioração nos serviços de responsabilidade da Concessionária, a ponto de a Concessionária suspender, em 7/11/24, temporária e parcialmente, o recebimento de cargas no aeroporto^[4]. Nesta toada, realizar os investimentos e ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos componentes operacionais do Aeroporto, também é responsabilidade contratual inafastável da Concessionária.

2.8. Isto posto, retomo o objeto fruto da *SecexConsenso*, qual seja, a proposição de dois acordos consensuados formalizados em minutas de “Termos de Autocomposição”, sobre os quais passo a ponderar (SEI 10405104 e 10405115).

1º ACORDO - PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PRIVADOS EM AEROPORTOS REGIONAIS - PIPAR

2.9. A questão central referente aos aeroportos regionais consiste na sua condição de ativos tipicamente deficitários, o que representa um obstáculo para a atração de investimentos privados e estruturação de projetos em mercado primário. Ademais, grande parte desses aeroportos se encontram delegados e são administrados por governos estaduais ou municipais, que, muitas vezes, também enfrentam dificuldades e limitações para realizar os investimentos necessários na infraestrutura, sendo uma barreira à expansão da oferta de voos pelo Brasil.

2.10. Como forma de viabilizar o investimento da iniciativa privada nesses aeroportos, o Governo Federal, a partir da 5ª rodada, em 2019, passou a adotar o modelo de concessões em blocos. Nesse modelo, aeroportos mais rentáveis suportam a inclusão no bloco de aeroportos menores, os quais, de forma isolada, não teriam viabilidade econômica para serem concedidos. A estratégia de agrupar aeroportos em blocos tem como base o subsídio cruzado, que possibilita d que o investimento privado e a modernização alcancem os aeroportos de menor porte.

2.11. Assim, o Ministério de Portos e Aeroportos levou à *SecexConsenso* uma proposição com vistas a viabilizar a realização de investimentos em aeroportos regionais, por meio da inclusão dos aeroportos deficitários em concessões superavitárias, em especial a concessão do Aeroporto de Guarulhos.

2.12. As discussões no âmbito da CSC evoluíram e o MPor reformulou a proposição inicial para um plano mais amplo, apresentando uma minuta de portaria com vistas à implementação do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – PIPAR.

2.13. Tal programa permitirá a incorporação de blocos de aeroportos regionais deficitários, estabelecidos pelo MPOR com base no Plano Aeroviário Nacional - PAN e em critérios específicos, aos contratos de concessão vigentes das concessionárias de aeroportos federais, para operação e realização de investimentos, mediante participação em processo competitivo simplificado. Ainda, segundo o MPOR, há cerca de 70 aeroportos capazes de serem incluídos nessa política pública.

2.14. O processo competitivo simplificado, que ainda será objeto de consulta pública, está previsto para ser conduzido em quatro fases: a) apresentação das propostas, b) realização de sessão pública de divulgação das propostas, c) homologação do processo competitivo simplificado e d) celebração dos termos aditivos com a incorporação dos blocos de aeroportos regionais aos contratos de concessão vigentes e os devidos reequilíbrios econômico-financeiro.

2.15. Por fim, cabe destacar que enquanto compete ao MPOR a condução de estudos, a decisão de desestatização dos aeroportos e sob quais premissas tal desestatização deverá ocorrer. À Anac, cabe o enfrentamento de questões regulatórias, inclusive sobre a modelagem contratual. Assim, no fim, como será firmado um termo aditivo a incidir sobre um contrato vigente e em plena execução, este documento deverá guardar intrínseca relação formal e de conteúdo com o instrumento de outorga presente. No limite, a versão final do documento somente será concluída, em processo dialógico e participativo com a concessionária selecionada no processo competitivo, ainda que com escopo limitado.

2º ACORDO – ALTERAÇÕES DO CONTRATO DE CONCESSÃO

DOS NOVOS INVESTIMENTOS

2.16. No que tange à expansão de investimentos no Aeroporto de Guarulhos, de partida, devo repisar que, além das obrigações originalmente previstas – em especial a de manter durante toda a Fase II da concessão o nível de serviço previsto no PEA e a infraestrutura aeroportuária em condições adequadas de atender plenamente a demanda, o presente acordo estipula um novo ciclo de investimentos no aeroporto, com responsabilidades, prazos e requisitos próprios.

2.17. Parte dos investimentos visam resolver a situação de inadimplência por parte da Concessionária em relação ao nível de serviço, outros objetivam aumentar a capacidade operacional em face do crescimento de demanda futura e, um terceiro conjunto de investimentos buscam melhorar a segurança e a eficiência nos processos aeroportuários.

2.18. Prioritariamente, o primeiro conjunto de obras a serem realizadas dizem respeito à expansão e melhorias em terminais de passageiros do aeroporto, com vistas a proporcionar uma adequada oferta e qualidade de serviços a seus usuários. Entretanto, considerando a vinculação desses à obrigação originária da concessão^[5], os 400 milhões de reais^[6] a serem investidos pela Concessionária **não serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro**. A esse propósito, fazem parte deste conjunto, as seguintes obrigações a serem incluídas no PEA^[7]:

*8.9.1 Construir um novo **Pier (T3B)**, fisicamente conectado aos Terminais 2 e 3, a ser implantado entre os Pátios 4 e 5, para atendimento de passageiros internacionais em processos de embarque e desembarque, até 31 de dezembro de 2026 [...].*

*8.9.2 Adequar a infraestrutura da **Grande Sala do Pier Oeste** para atendimento da demanda de embarque e desembarque de passageiros em Hora Pico, até 30 de setembro de 2026 [...].*

*8.9.3 Adequar a sala de embarque de atendimento de passageiros em posições próximas do **Pier Leste** para atendimento da demanda de embarque e desembarque de passageiros em Hora Pico até 30 de junho de 2027 [...].*

*8.9.5 Instalar **sistema de monitoramento automatizado de tempo de espera de passageiros nas filas de inspeção de segurança** até 30 de junho de 2026.*

*8.9.7 Ampliar a capacidade de processamento da **sala de desembarque internacional** do Terminal 3, até 31 de dezembro de 2027, considerando a instalação de duas esteiras de restituição de bagagens*

com, no mínimo, 90 metros lineares e capacidade para restituir bagagens de aeronaves com corredor duplo (widebody). (10773830)

2.19. De forma concomitante à realização dessas obras, foi acordado que - às expensas do Poder Concedente, ou seja, **reequilibrados em favor da Concessionária** - a GRU Airport promoverá a aquisição e implantação de equipamentos no bojo do Programa “Aeroportos+Seguros”. Assim, com vistas a elevar o nível de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita, bem como oferecer maior eficiência aos processos de identificação de passageiros e de despachos de bagagens, serão realizados investimentos na ordem de 450 milhões de reais, sendo incluídos no PEA da seguinte forma:

8.9.12. Implementar a interligação dos **Sistemas de Bagagens (Baggage Handling System - BHS)** existentes no Terminal 3 e Terminal 2, apto a conectar as bagagens provenientes da área de recheck-in instalada no Terminal 3 às áreas de triagens de bagagem doméstica do Terminal 2, até 31 de dezembro de 2029. [...]

8.9.13. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros nos processos de imigração e emigração por meio de **sistema automatizado de controle migratório (e-gate)**, incluindo software, garantindo integração com o sistema de migração do aeroporto [...]

8.9.13.2. Os módulos de processamento de passageiros do Terminal 3 deverão ser implantados até 31 de dezembro de 2025.

8.9.13.3. Os módulos de processamento de passageiros do Terminal 2 deverão ser implantados até 31 de dezembro de 2026. [...]

8.9.14. Realizar **reforma em piso térreo existente e construção de nova área (piso superior) para a delegacia de Polícia Federal**, totalizando uma intervenção de até 2280 m², conforme diretrizes informadas pela Polícia Federal através do Ofício nº59/2024/DEAIN/SR/PF/SP e do Ofício 48/2024/GTED/SR/PF/SP, até 31 de dezembro de 2026. [...]

8.9.15. Aquisição e implantação, até 31 de dezembro de 2026, de 16 unidades de equipamentos **EDS Standard 3 (Explosive Detection System)**, consistindo em sistema de inspeção por tomografia computadorizada classificado como Standard 3 pela European Civil Aviation Conference – ECAC. [...]

8.9.16. Aquisição e implantação, até 30 de junho de 2027, de 98 unidades de **equipamentos de Raio-X Dual View** nos Terminais de Passageiros, nos portões de acesso de veículos, no sistema de processamento de bagagens, no acesso de funcionários e de mercadorias para abastecimento de estabelecimentos comerciais em área restrita e no Terminal de Cargas. [...]

8.9.17. Aquisição e implantação, até 30 de junho de 2027, de 25 unidades do **Explosive Trace Detection (ETD)** para utilização nas áreas de embarque de passageiros, acesso de funcionários, Terminal de Cargas, áreas de acesso de veículos, área do Sistemas de Bagagens (Baggage Handling System - BHS) e em objetos abandonados no saguão dos Terminais 2 e 3. [...]

8.9.18. Aquisição e implantação, até 31 de agosto de 2026, de 3 unidades de **equipamento detector de líquidos explosivos** para utilização em áreas de conexões de voos internacionais (conexão Inter x Inter) no Terminal 2 e no Terminal 3. [...]

8.9.19. Aquisição e implantação, até 30 de junho de 2026, de **leitor facial com dupla checagem do credenciado (credencial + biometria)** para **acesso de funcionários utilizando biometria**, em substituição às leitoras de credenciais por meio de verificação manual. [...]

8.9.20. Implantação de **cobertura de 9.000 metros lineares do perímetro aeroportuário** conforme deliberação da Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA) por equipamentos com capacidade de detecção de localização exata de invasões no perímetro, até 30 de junho de 2027. [...]

2.20. Ainda em relação a esses investimentos, será inserida a cláusula 2.15-C no Contrato de Concessão constando uma tabela com os valores de referência dos investimentos e as respectivas data-base. Com efeito, em razão da real possibilidade de haver variação nos valores e na taxa de câmbio vigentes, para fins de ajustes no reequilíbrio devido, o Poder Concedente promoverá um encontro de contas para os itens 8.9.6^[8], 8.9.12, 8.9.15, 8.9.16, 8.9.17, 8.9.18 e 8.9.20, baseado nas seguintes premissas:

“(i) Todos os valores em Reais serão corrigidos pelo IPCA e os valores em moeda estrangeira serão corrigidos pelos respectivos índices de inflação;

(ii) A Concessionária assumirá os riscos relacionados a aumento nos preços efetivamente contratados, em qualquer moeda, com relação aos investimentos sujeitos a regime de concorrência indicados na tabela acima;

(iii) A redução nos preços efetivamente contratados, em qualquer moeda, será absorvida em benefício do Poder Concedente com relação aos investimentos sujeitos a regime de concorrência indicados na tabela acima;

(iv) O Poder Concedente irá absorver eventuais oscilações cambiais com relação aos investimentos sujeitos ao regime de proteção cambial indicados na tabela acima;

(v) A devolução de valores pela Concessionária será realizada juntamente ao pagamento da próxima contribuição devida, imediatamente seguinte ao cálculo do encontro de contas; e

(vi) Valores devidos à Concessionária serão pagos por meio de desconto no pagamento da próxima contribuição devida, imediatamente seguinte ao cálculo do encontro de contas.” (10773830)

2.21. Em conclusão aos novos investimentos, para além da imediata recuperação do nível de serviço, está sendo pactuada a realização de investimentos que atenderão à crescente demanda no aeroporto e garantirão o adequado balanceamento de sua infraestrutura, especialmente com relação ao processamento de passageiros e aeronaves. Serão infraestruturas adicionais no TPS2, no TPS 3 e no sistema de pistas e pátios, na ordem 550 milhões de reais, com previsão de entrega entre dezembro de 2027 e dezembro de 2029. Notadamente, estamos tratando dos seguintes itens adicionados no PEA:

“8.9.4. Construir um novo **Pier (T2L)**, fisicamente conectado ao Terminal 2, a ser implantado entre os Pátios 1 e 2, para atendimento de passageiros domésticos em processos de embarque e desembarque, até 31 de dezembro de 2028, [...].

8.9.6. Implantar uma **nova ilha de check-in e despacho de bagagens** no Terminal 3, com área, equipamentos e sistemas adequados para atender uma demanda de 900 passageiros internacionais em Hora Pico, até 31 de dezembro de 2029, [...]

8.9.8. Ampliar o **Pátio 7 (“Pátio 7 - Fase 2”)** para acomodar, em sua totalidade, de forma simultânea e independente, 24 (vinte e quatro) aeronaves de código de referência C, e as respectivas pistas de táxi de acesso ao estacionamento dessas aeronaves, para operação diurna e noturna, até 31 de dezembro de 2027.

8.9.9. Construir um novo **pátio de estacionamento de aeronaves (“Pátio 1B”)**, adjacente às pistas de táxi A, G, Y e YI, para acomodar, de forma simultânea e independente, 5 (cinco) aeronaves de letra de código de referência E, para operação diurna e noturna, até 31 de dezembro de 2028.

8.9.10. Construir **pista de táxi de saída rápida** conectando a Pista de Pouso e Decolagem 10R/28L às pistas de táxi C e G, a aproximadamente 1.825 metros da cabeceira 28L, adequada aos requisitos regulamentares de projeto para aeronaves de código de referência 4E e operação diurna e noturna, até 31 de dezembro de 2027.

8.9.11. Construir **um conjunto de pistas de táxi** conectando a Pista de Táxi C às Pistas de Táxi AA e YI, adequada aos requisitos regulamentares de projeto para aeronaves de código de referência C e operação diurna e noturna, até 31 de dezembro de 2027.” (10773830)

2.22. Vale dizer que, como são investimentos com características de gatilhos, **o custo dessas obras será compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária**, em valores proporcionais ao total de passageiros processados no aeroporto durante os 3 últimos anos originais da concessão. Quanto maior o crescimento da demanda, maior a fatia a ser adimplida pela Concessionária. As novas cláusulas 2.15-B.1 e 2.15-B.2 a serem incluídas no Contrato detalham este rateio.

DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

2.23. É fato que a inclusão de novos investimentos não previstos originalmente no rol de obrigações contratuais da Concessionária, insere-se nos riscos alocados ao Poder Concedente e, portanto, ensejam em sua revisão extraordinária^[9].

2.24. Conforme cláusula 6.21 do contrato, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pode ser implementada via: a) alteração do valor das tarifas, b) alteração do prazo da concessão, c) alteração das obrigações contratuais da concessionária e d) revisão da contribuição mensal e/ou contribuição fixa ao sistema devida pela Concessionária.

2.25. A despeito de não ser a primeira opção da Anac, durante o funcionamento da CSC, a Concessionária “pontuou que o reequilíbrio por extensão de prazo era uma condição fundamental para

sua concordância, já que no seu entendimento, a realização dos investimentos traz complexidades para operação do aeroporto, além de riscos não precificados.”^[10]

2.26. Nesse sentido, dado a natureza negocial da solução, as partes se pautaram pela busca da convergência de interesses, tendo como norte o interesse público. Assim, esforços conjuntos foram necessários para viabilizar a implementação da recomposição do equilíbrio contratual por meio da ampliação do prazo da concessão - medida inédita no âmbito das concessões da Anac.

2.27. O procedimento de cálculo é complexo e exige que se estime o comportamento de variáveis para vários anos, como crescimento do PIB e da movimentação de passageiros, aeronaves e cargas, além de ser necessário assumir, de antemão, premissas de comportamento de receitas comerciais e de custos operacionais. Estes parâmetros foram consensuados e constam na memória de cálculo no documento SEI 10844086.

2.28. Assim, por um lado, considerando o fluxo estimado de desembolso para a realização dos investimentos nos prazos acordados e, por outro, os parâmetros pré-definidos de evolução da concessão, para que seja provida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, seria necessário prorrogar a concessão em 500 dias, ou seja, o contrato deverá ter sua vigência postergada para 23 de novembro de 2033.

2.29. Por fim, inobstante à promoção do reequilíbrio frente aos novos investimentos, merece destacar que, a cláusula 2.6.2 a ser inserida no contrato, irá resguardar uma previsão específica que diz respeito a eventual revisão extraordinária em face dos custos operacionais dos novos equipamentos no bojo das obrigações cuja responsabilidade é do Poder Concedente, notadamente, àqueles relacionados ao Programa “Aeroportos+Seguros”.

DA REPROGRAMAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES FIXAS

2.30. Em razão da definição de aditamento do prazo contratual, a título de reequilíbrio contratual, na prática, os novos investimentos que acontecerão no aeroporto sairão do caixa da própria concessionária. Assim, conforme admite a Lei 13.499/2017, foi acordado entre as partes que haverá uma reprogramação das outorgas referentes aos anos de 2024 e 2025, em, respectivamente, 50% e 37%, com a criação de contribuição fixa para o ano de 2033 (já na vigência da prorrogação), com os acréscimos de inflação e custo de capital aplicável (WACC), de modo a manter o valor presente líquido das outorgas originalmente pactuadas.

2.31. A competência legal para promover a reprogramação das outorgas é do MPor. Desse modo, ficou assentado que o ato que irá fundamentar a efetivação da reprogramação será o Termo de Autocomposição a ser assinado por todas as partes (inclusive pelo Ministro de Portos e Aeroportos) e, ato contínuo, a reprogramação será ratificada no aditamento do Contrato a ser firmado entre o Poder Concedente e a Concessionária.

OUTRAS ALTERAÇÕES CONTRATUAIS

2.32. Além do novo ciclo de investimentos acordado, a proposta de solução consensual trata ainda de aspectos contratuais que visam a melhoria na prestação de serviços e incrementam as condições de gestão contratual, que podem ser resumidos da seguinte forma: a) alteração do Indicador de Qualidade de Serviço (IQS) referente ao processamento de passageiros em pontes de embarque, como forma de incentivar uma maior eficiência no serviço prestado; b) previsão de arbitragem como mecanismo preferencial de solução de controvérsias; e c) aperfeiçoamento das penalidades contratuais, promovendo seu alinhamento com as últimas rodadas de concessão, bem como criando um conjunto de penalidades específicas para as novas obrigações de investimentos e uma outra para o não atingimento do nível de serviço – esta última podendo chegar a 5.000URTA por ocorrência, que em valores atuais corresponde acerca de 160 milhões de reais.

2.33. Merece destaque, ainda, a previsão que passará a ser expressa no contrato de concessão, por meio das cláusulas 2.6.3 e 2.6.4, relacionada à possibilidade de extensão do prazo de vigência da concessão até o limite impreterível de 11/07/2037, em face da continuidade das negociações inauguradas no âmbito da CSC.

2.34. Essa extensão poderá se dar caso seja necessário restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por efeito da pactuação de outros investimentos, como: a) para melhoria do nível de serviço e qualidade de serviço em parâmetros não exigíveis originalmente no contrato; b) para ampliações relacionadas a questões de capacidade e segurança, inclusive alfandegárias, no aeroporto; c) no acesso rodoviário ao aeroporto; e d) decorrentes da incorporação de aeroportos regionais no objeto do presente contrato.

2.35. Em relação a esse último ponto, embora a alocação direta ao contrato de concessão do Aeroporto de Guarulhos tenha sido descartada no âmbito da CSC, ficou assente que, uma vez levado a efeito o PIPAR, a GRU *Airport* poderá participar do programa competindo em igualdade de condições com as demais concessionárias aeroportuárias interessadas.

CONCLUSÃO

2.36. Suscitados os pontos mais relevantes dos acordos que estão sendo deliberados, impende ainda reiterar algumas preocupações e recomendações, caso se dê continuidade às negociações a serem autorizadas pelo Termo de Autocomposição.

2.37. Primeiramente, é muito importante enfatizar que a escolha regulatória por um contrato direcionado a resultados e minimamente prescritivo - que é o caso da presente fase em que se encontra a concessão do aeroporto de Guarulhos - não remonta à distinção de investimentos, sejam eles detalhados no PEA ou não. O contrato de concessão é cristalino ao definir que todos os investimentos necessários à adequada prestação do serviço concedido são de obrigação da concessionária.

2.38. Isto posto, mais uma, vez pontuo o contexto atual do aeroporto, que traz complexidades adicionais àquelas observadas quando da apreciação do presente processo pela *SecexConsenso*, notadamente em relação à incapacidade de processamento de carga, que culminou na adoção de ações como a restrição para o recebimento de cargas, atingindo diretamente a atividade econômica do Brasil, o que considero inadmissível.

2.39. Portanto, para assegurar a adequada prestação de serviço do seu objeto contratual – processamento de passageiros e de carga – os investimentos acordados na CSC não sanarão a totalidade das não conformidades atuais.

2.40. Nesse sentido, como o acordo consensual aqui apreciado permitirá, suplementarmente aos termos estabelecidos, a extrapolação do prazo da concessão em período adicional ou ainda a compensação por outros meios, na hipótese de admissão de reequilíbrios adicionais para inserção de novos investimentos ou a eventual incorporação de novos aeroportos - que guardem relação com os objetivos postos no aditamento contratual - no âmbito discricionário da administração pública, recomendo que a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA leve em consideração as seguintes orientações deste Colegiado:

- Considerar a execução contratual integral do objeto da concessão, a partir de **todos os subsistemas aeroportuários necessários ao adequado processamento de passageiros e de cargas**, abarcando métricas e indicadores do contrato de concessão, bem como as normas da ANAC cuja execução seja de responsabilidade da concessionária, e, ainda, as normas e métricas de outros órgãos públicos que nele atuam, priorizando, assim, os investimentos para àquelas infraestruturas com maior nível de comprometimento;

- Que a eventual negociação **apenas seja efetivada caso não reste evidenciada qualquer inexecução contratual em relação aos investimentos pactuados no presente acordo**, segundo acompanhamento rigoroso da área técnica da Agência, a cargo da fiscalização da concessão; e
- Que no eventual novo aditamento da concessão do aeroporto de Guarulhos considere a inclusão de mecanismo de *enforcement* compatível com o risco institucional do arrojo da solução, especialmente no caso de prorrogação da concessão com a incorporação de novos aeroportos no contrato, podendo ser implementado a partir de ferramenta expressa de extinção antecipada e de majorações de penalizações, que alcancem os investimentos aqui em debate, bem como os que puderem vir a ser firmados por meio da continuidade da solução negocial.

3. VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de solução consensual encartada nos Termos de Autocomposição SEI 10405104 e 10405115, bem como ao aditamento do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2012 – SBGR**, conforme proposta SEI 10773830, aprovadas pelo Acórdão n.º 2283/2024-TCU-Plenário.

3.2. Encaminhem-se os autos à SRA e a PFEANAC e ao Gabinete para comunicação ao Tribunal de Contas da União (TCU) do teor desta Decisão.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor

[1] Relatório s/n Relatório CSC-GRU assinado (10374629), item 2.2

[2] 00058.508404/2017-38, 00058.039183/2019-14, 00058.021323/2019-90 e 00058.036341/2020-18, 00058.011893/2022-77, 00058.039101/2019-23.

[3] 00058.002799/2018-41 e 00058.024349/2023-76.

[4] [04-Comunicado-Alta-Volumetria-de-Importação---Plano-de-Regularização-Operacional.jpg \(1067x1739\)](#) (consulta em 26/11/2024, 09:47h).

[5] 2.36. Após o término das Fases I-A, I-B e I-C do Contrato, terá início a Fase II, em que a Concessionária deverá cumprir integralmente a obrigação de manter o nível de serviço estabelecido no PEA. Contrato de Concessão.

[6] A estimativa consta no documento SEI 10374629, parágrafo 163.

[7] Relatório s/n Relatório CSC-GRU assinado (10374629), fls. 22 a 30

[8] O Item 8.9.6, investimento relacionado à *implantação de uma nova ilha de check-in e despacho de bagagens no Terminal 3*, está sujeito tanto ao regime de risco compartilhado previsto na nova cláusula 2.15-B.2, como ao encontro de contas previsto na 2.15-C.1.

[9] Cláusula 5.2 do Contrato de Concessão

[10] Relatório s/n Relatório CSC-GRU assinado (10374629), parágrafo 151



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 27/11/2024, às 12:00, 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 **10849804** e o código CRC **0147F249**.