



VOTO

PROCESSO: 00058.526153/2017-73

INTERESSADO: CONCESSIONARIA AEROPORTO RIO DE JANEIRO S.A.

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 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. Nesses termos, em 02.04.2014, após o regular procedimento licitatório, foi celebrado o Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2014-SBGL entre a ANAC e a Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A., cujo objeto é a concessão dos serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão.

1.3. Por sua vez, em cumprimento da competência estabelecida no art. 41, VII, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, como gestora dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA, por intermédio da Gerência de Regulação Econômica (GERE/SRA), tendo em vista a competência outorgada à pelo art. 7º, inciso V, da Portaria nº 455, de 8 de fevereiro de 2017, publicada no BPS V.12 Nº 7 – 17 de fevereiro de 2017, em análise ao pedido de Revisão Extraordinária, apresentado pela Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A., especificamente sobre o ao **evento 3.2 da seção 4.3.2 do Tomo 01 – Jurídico, detalhado também na Seção 4.3.2 do Tomo 02 – Técnico**, proferiu decisão nos termos da Nota Técnica nº 51(SEI)/2017/GERE/SRA, de 10/05/2017 (SEI nº 0947113) pelo indeferimento do pleito.

1.4. Inconformada com a referida decisão, a Concessionária apresentou o Recurso Administrativo ora sob análise (SEI nº 0947135).

1.5. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, art. 9º, *caput*, compete à sua Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência, constatando-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso administrativo interposto.

2. DA ANÁLISE

2.1. Em seu recurso, a Concessionária, após fazer breve relato sobre os fatos e argumentos que, no seu entender, ensejariam o deferimento da recomposição do contrato em razão do comentado evento, requer preliminarmente a declaração de nulidade da Decisão Recorrida, alegando ausência de motivação por esta Agência.

2.2. No mérito, a Recorrente apresenta pedido para que seja deferido o pleito de revisão extraordinária ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2014-SBGL, tendo em vista que, segundo sua interpretação do Contrato de Concessão, alega a concessionária que houve apuração equivocada por parte da ANAC do período de variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA para o reajuste das tarifas aeroportuárias.

2.3. Colocadas estas questões iniciais, passo à análise dos argumentos apresentados pela Concessionária, para ao final apresentar meu voto.

Da alegação de nulidade da Decisão Recorrida

2.4. Em preliminar, a Recorrente requer a declaração de nulidade da Decisão Recorrida, fundamentando-se na tese de que a decisão técnica padeceria de vício, por ausência de motivação.

2.5. Conforme se depreende dos fatos narrados pela SRA/ANAC, quando da análise do presente feito em decisão de primeiro grau, a questão trazida no presente processo foi objeto de pleito anterior da mesma Concessionária por meio da Carta nº 68/2014, em 7 de julho de 2014, que contestava o cálculo utilizado para o primeiro reajuste das tarifas aeroportuárias apresentado na Decisão da Diretoria nº 41/2014, publicada no Diário Oficial da União em 7 de maio de 2014.

2.6. Ainda, no corpo da decisão ora recorrida, a Gerência de Regulação Econômica (GERE) destaca que, em resposta à supracitada correspondência fora encaminhado o Ofício nº 61/2014, em 26 de julho de 2014, no qual ratifica os valores constantes da referida Decisão, transcrevendo os motivos que ensejaram a manutenção daquele entendimento.

2.7. Conforme se depreende da decisão recorrida, a área técnica também ressaltou que o reajuste tarifário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro realizado no ano de 2014 ocorreu em total conformidade com o disposto na cláusula 6.4 do Contrato de Concessão, não cabendo, portanto, considerar a materialização de quaisquer dos riscos atribuídos ao Poder Concedente consoante disposição do Capítulo V do Contrato de Concessão.

2.8. Por fim, concluiu a área técnica com clareza e especificidade pelo indeferimento do pleito apresentado fundamentando sua análise nas seguintes convicções:

“35. Por derradeiro, reitera-se que o primeiro reajuste tarifário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro foi realizado conforme previsão contratual.

36. Dessa forma, não merece prosperar o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro examinado na presente nota técnica por ausência de previsão de quaisquer eventos que possam ser classificados como riscos do Poder Concedente expressos no Contrato de Concessão.”

2.9. Cumpre ressaltar, ainda, que a referida decisão de indeferimento foi formulada por autoridade competente, tendo em vista a previsão contida no art. 7º, inciso V, da Portaria nº 455, de 8 de fevereiro de 2017, publicada no BPS V.12 Nº 7 – 17 de fevereiro de 2017, que incumbe à Gerência de Regulação Econômica (GERE/SRA) a análise e decisão dos pedidos de revisão extraordinária submetidos à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos da ANAC.

2.10. Instada a se manifestar nos autos, a Procuradoria Federal junto a ANAC pronunciou-se por meio do Parecer nº 00236/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, (SEI nº 1207920), de onde se extrai as seguintes conclusões, as quais adoto como razões de decidir:

32. (...) Ademais, verifica-se que a decisão recorrida analisou os argumentos trazidos pela interessada, de forma motivada (...).

34. Conforme se vislumbrou nos autos, a SRA/ANAC apresentou as razões e fundamentos pelos quais entende que a hipótese apontada pela recorrente não se enquadra nos eventos ensejadores de reequilíbrio econômico-financeiro contratual (...).

37. Haveria vício se a motivação não fosse explícita, escrita, clara e congruente[11]. Contudo, não se exige forma específica, não precisando, necessariamente, ser integral ou plenamente contextual. O ato administrativo pode fundar-se em pareceres, laudos, relatórios ou informações precedentes. O ato ou decisão pode, inclusive, agregar situações assemelhadas e alocar o fundamento de denegação em um mesmo pressuposto fático e jurídico. Admite-se invocar uma mesma disposição ou cláusula contratual para denegar um ou mais pleitos da Concessionária que possuam o mesmo fundamento de direito.

38. Contudo, não se deve confundir a motivação sucinta com a ausência de motivação. Reputa-se cabível a formulação de motivação concisa, desde que esteja clara, sem qualquer dubiedade. É imperioso conhecer-se a razão pela qual a Administração tomou determinada decisão ou praticou determinado ato. Mesmo nos casos em que sucinta, a motivação alcança o efeito de comunicar aos interessados as razões pelas quais o resultado é exatamente aquele, propiciando não apenas o debate dialético sobre o tema, como igualmente o direito de interpor medidas recursais, quando cabíveis. Deve-se questionar, assim, se há obscuridade ou contradição na motivação apta a ensejar sua revisão ou esclarecimento pela eventual incerteza gerada no conteúdo do ato. **Este órgão de consultoria e assessoramento jurídicos não vislumbra, em análise perfunctória, vícios graves na motivação da decisão administrativa da SRA/ANAC,** cabendo, todavia, ao Douto Colegiado de Diretores a

decisão final sobre o tema, especialmente diante das colocações contidas no recurso da parte. (Grifo nosso)

2.11. Sendo assim, identificados os requisitos necessários para validade do ato administrativo, conclui-se que não merece prosperar o pedido de anulação de decisão proferida em Nota Técnica nº 51(SEI)/2017/GERE/SRA.

2.12. Superada, portanto, a preliminar de nulidade arguida, passo então a avaliar os pontos apresentados no recurso também sobre o mérito.

Da alegação de equívoco na aplicação do IPCA para proceder o 1º Reajuste das tarifas aeroportuárias

2.13. Faz-se necessário registrar, de pronto, que restou consignado no Contrato de Concessão que quando da emissão da OS seria procedido o primeiro reajuste das Tarifas (“1º Reajuste”) nos termos da Cláusula 6.4, a seguir transcrita:

"6.4. As Tarifas previstas no Anexo 4 - Tarifas serão reajustadas pelo IPCA, tendo como referência o período compreendido entre a data da publicação do Edital e a data de emissão da Ordem de Serviço da Fase I, observando-se a seguinte fórmula:

$$P_1 = P_0 \times (IPCA_1 / IPCA_0)$$

Onde:

P_1 corresponde às Tarifas reajustadas quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE I;

P_0 corresponde às Tarifas referentes à data da publicação do Edital;

$IPCA_1 / IPCA_0$ corresponde ao IPCA acumulado no período compreendido entre a data da publicação do Edital e a data de emissão da Ordem de Serviço da FASE I.

6.4.1. As tarifas constantes do Anexo 4 - Tarifas, reajustadas segundo critério acima, entrarão em vigor a partir do início do Estágio 3 da Fase 1-A do Contrato, aplicando-se até o final do estágio anterior as tarifas praticadas nos respectivos aeroportos. "

2.14. Expõe a Recorrente em seu pleito o seguinte:

"... considerando a natureza e peculiaridade do IPCA (...) para a realização do 1º Reajuste, a ANAC deveria ter considerado:

"IPCA₁" o último IPCA publicado considerando a variação ocorrida até a data de emissão da OS, qual seja, o IPCA de abril de 2014 publicado em maio de 2014; e

"IPCA₀", o IPCA publicado no mês de publicação do Edital, ou seja, o IPCA referente ao mês de setembro do ano de 2013, publicado em outubro de 2013, de modo a apurar a real variação do IPCA no período mencionado no Contrato de Concessão e considerado para a elaboração da Proposta."

(Grifei)

2.15. Diante das alegações da Concessionária em seu Recurso, é relevante considerar o reconhecimento por parte desta quanto aos critérios que deveriam ser utilizados para o reajuste em questão, quais sejam:

1 – “Em linhas gerais, o IPCA serve para apurar a variação de preços de mercado para o consumidor final, o qual é verificado e estabelecido mensalmente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (“IBGE”); (Grifei)

2 – “Assim, é certo que o IPCA referente a um determinado mês somente poderá ser disponibilizado no mês seguinte ao do período considerado, uma vez que é necessário aguardar a aferição do preço praticado até o último dia do mês e, após a apuração de toda a variação.” (Grifei)

3 – “Dessa forma, a data para a publicação do IPCA referente a cada um dos meses pode variar de acordo com o tempo demandado pelo IBGE para proceder com os levantamentos e cálculos.” (Grifei)

2.16. Diante dessas colocações apresentadas pela própria Recorrente, é possível identificar que pela redação da cláusula contratual, disponibilizada à época do edital de licitação, já era possível identificar esses três fatores acima transcritos.

2.17. Desta forma, resta clara a correta aplicação do reajuste pela Agência às tarifas aeroportuárias a teor dos esclarecimentos prestados pela área técnica no corpo da decisão recorrida – Nota Técnica nº 51(SEI)/2017/GERE/SRA.

2.18. Com efeito, quanto a definição do IPCA do mês de outubro de 2013 como referência para o IPCA₀ previsto em contrato, cabe destaque a seguinte explanação da área técnica:

A publicação do Edital nº 01/2013, que concedeu o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, foi realizada em 03 de outubro de 2013. Não caberia considerar o IPCA de setembro de 2013, publicado pelo IBGE no início de outubro, conforme argumentado, uma vez que esse índice faz referência a um período anterior à data de publicação do Edital. Portanto, utilizou-se o IPCA de outubro de 2013 como o IPCA₀, cuja divulgação foi feita pelo IBGE em novembro de 2013. Ressaltando, outubro de 2013 foi o mês em que ocorreu a publicação do Edital e, por isso, deve ser o mês de referência para o IPCA₀.

2.19. Acrescente-se a isso, a previsão contratual expressa de que a atualização se daria quando da emissão da Ordem de Serviço:

Onde:

P₁ corresponde às Tarifas reajustadas **quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE I:** (Grifei)

2.20. A expressão “quando da emissão da Ordem de Serviço da Fase I” estabelece objetivamente o marco para a efetivação do referido reajuste, não havendo hipótese outra para a administração senão o cumprimento imediato da medida.

2.21. Neste sentido, também se extrai da decisão ora recorrida os argumentos que denotam a correta aplicação da cláusula contratual, ou seja:

*Acerca da segunda data de referência, a data da emissão da ordem de serviço da fase I, esta foi realizada em 06 de maio de 2014. Portanto, o IPCA utilizado foi aquele disponível até a data em questão. Ou seja como IPCA₁ foi adotado o índice relativo ao mês de março, publicado pelo IBGE em 09 de abril de 2014 e, portanto, o último que estava disponível até a data de emissão da referida ordem de serviço. O IPCA referente ao mês de abril, por sua vez, somente foi disponibilizado em 09 de maio de 2014. Cabe ressaltar, ainda, que **o Contrato não prevê a possibilidade de postergar a data de publicação do reajuste, o qual deve ocorrer quando da emissão da ordem de serviço, ocorrida, no presente caso, em 06 de maio de 2014.** Assim sendo, não há que se falar na adoção do IPCA referente ao mês de abril de 2014, conforme questionamento da concessionária. (Grifo do original sublinhado meu).*

2.22. Conforme trecho do Recurso apresentado pela Concessionária transcrito alhures, a própria Recorrente admite que ANAC deveria considerar para o “IPCA₁” **“o último IPCA publicado considerando a variação ocorrida até a data de emissão da OS”**, ou seja, o IPCA publicado no mês de abril.

2.23. Ademais, conforme esclarecido pela área técnica, o reajuste tarifário seguinte, realizado em maio de 2015, considerou a variação do IPCA no período de doze meses a contar da data de publicação da Decisão nº 41/2014, de forma que o índice referente a abril de 2014 foi incorporado ao reajuste.

2.24. Vale registrar que a Decisão nº 41, de 6 de maio de 2014, atendeu estritamente os termos do contrato, concedendo o reajuste à concessionária no dia 06/05/2014 (**“quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE I”**). Não poderia ser outra a medida a ser adotada pela Administração senão aquela de utilizar o IPCA divulgado, porquanto, naquela data o IPCA do mês de abril, em face de suas peculiaridades não havia se aperfeiçoado no cenário financeiro. Outra interpretação, ou melhor dizendo, acolher a tese da Concessionária de que deveria ter utilizado o índice do mês de abril, seria admitir que a Administração aguardasse a publicação do índice de abril, em descumprimento à previsão contratual para beneficiar a Concessionária.

2.25. Havendo previsão contratual, frise-se, divulgada à época da licitação, não pode a Administração afastar-se de tal determinação, em estrito cumprimento ao princípio da vinculação ao ato convocatório e ao interesse público afeto à questão.

2.26. Dessa forma, não merece prosperar o pedido de reequilíbrio econômico financeiro ora em debate, haja vista que, conforme demonstrado nos autos, o primeiro reajuste tarifário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro foi realizado conforme previsão contratual.

Da alegada conduta contraditória adotada pelo Poder Concedente a respeito da metodologia de cálculo para o reajuste do Contrato de Concessão

2.27. Alega, ainda, a Recorrente, que a ANAC adotou premissas distintas para o cálculo do 1º Reajuste das tarifas e de atualização do valor da Outorga.

2.28. Quanto a essa questão, cabe destacar inicialmente que a apuração dos reajustes de tarifas e da atualização do valor de outorga estão previstos em cláusulas contratuais distintas.

2.29. Conforme esclarecido pela área técnica, na decisão recorrida, não há previsão contratual que fixe a data de publicação do reajuste da parcela de contribuição fixa a um evento pontual. Diferente, portanto, é a previsão constante da cláusula 6.4 do Contrato de Concessão que condicionou o 1º reajuste das tarifas aeroportuárias quando da emissão da Ordem de Serviço.

2.30. Desta forma, quanto ao pagamento da primeira parcela da contribuição fixa do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, impôs-se ao Poder Concedente aguardar a publicação do índice referente ao mês de abril de 2014 do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), situação que não se aplica ao caso dos presentes autos, conforme amplamente esclarecido no tópico anterior.

2.31. Sendo assim, quanto a este item, ratifica-se o entendimento exposto na decisão recorrida, corroborado pelo entendimento estabelecido na Nota Técnica nº 51(SEI)/2017/GERE/SRA .

Da alocação de riscos e divisão de responsabilidades no Contrato de Concessão

2.32. Como apontado, ainda, pela decisão recorrida, cumpre destacar que a Concessionária não apresentou o item da matriz de risco contratual no qual entende que a situação apresentada se enquadraria. Com efeito, tal omissão se deve ao fato de não haver nenhum item dentre os riscos alocados ao Poder Concedente que indique sua responsabilidade pelos fatos ocorridos. Ademais, esse fato por si só justificaria o indeferimento do pleito por descumprimento do art. 5º da Resolução nº 355/2015.

2.33. Conforme bem asseverado pela Procuradoria Federal junto a ANAC, nos termos do Parecer nº 236/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI nº1207920) exarados nos autos, tem-se que:

42. A conclusão da área técnica (que permeia toda construção administrativa de indeferimento) não passou despercebida da melhor doutrina que analisa aspectos ligados à distribuição de risco e ao equilíbrio econômico-financeiro das Concessões. FLORIANO DE AZEVEDO MARQUES[13], tratou o tema da alocação do reequilíbrio e da alocação de riscos:

‘De fato, o reequilíbrio nas concessões comuns não decorre de simples constatação da ocorrência de um evento desequilibrante. A concessão envolve riscos que são assumidos pelos privados. Os fatores que levam ao desequilíbrio correspondem a riscos. Alguns deles podem afetar os custos e outros as receitas. Doutro lado, há fatores atribuíveis ao poder concedente, outros à concessionária e outros ainda imputáveis a terceiros. Nem tudo que desbalança o equilíbrio contratual, porém, enseja recomposição. Devemos ter em conta, mormente em sede de concessão comum, que se trata de um contrato relacional, contínuo e de longo prazo, e que está sempre sujeito às vicissitudes econômicas.

Temos, então, que nem todo fator impactante do equilíbrio em uma concessão comum acarreta ao particular o direito à sua recomposição. O que vai determinar esse direito é o contraste entre o evento desequilibrante e o disposto no contrato com relação à distribuição de riscos. O aumento de custos por gestão ineficiente do concessionário afeta o equilíbrio, mas ninguém veria nisso um direito de recomposição. Do mesmo modo, o recebimento de receitas aquém do estimado por contração da demanda do serviço em uma concessão comum em que o privado assumiu o risco de demanda tampouco é merecedora de reequilíbrio.

Exatamente por isso o art. 10 da Lei nº 8.987/1995 assenta o princípio de que, mantidas as condições do contrato, presume-se equilíbrio. Ou seja, nem todo desequilíbrio na concessão comum é reequilibrável.’

43. A norma fundamental para a resolução da questão é o artigo 10 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que assim estabelece: *Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.*

(...)

50. E especificamente sobre a matriz de riscos em contrato de concessão, pronunciou-se o TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO[16]:

6.1 Alocação de Riscos.

59. Conforme adiantado em instrução precedente (peça 194, p. 15), os estudos que balizaram a repartição de riscos foram sintetizados no Relatório 9 - Matriz de Riscos (peça 86), ainda na fase interna da licitação em epígrafe. Já no âmbito do Edital Anac 2/2011 e anexos, observa-se que os riscos foram objetivamente alocados, tanto para o poder concedente, quanto para a concessionária, evidenciando-se, assim, o atendimento ao comando expresso do inciso II do art. 14 do Decreto 7.624/2011, que exige a presença de cláusulas no contrato que promovam tal alocação.

60. Recorde-se que somente os riscos expressamente alocados ao poder concedente ensejam processo de revisão extraordinária, tendente a restabelecer o equilíbrio econômico financeiro do contrato mediante redimensionamento dos benefícios (receitas) e/ou encargos (obrigações) da concessionária. Sublinhe-se, de igual forma, que os referidos riscos a cargo do poder concedente apresentam-se em *numerus clausus* – é dizer, todo e qualquer risco não expressamente incluído no rol acima transcrito caberá, ex vi da cláusula 5.2 da minuta contratual, à empresa concessionária.

61. Somos de parecer que a alocação de riscos, tal como consignada na minuta de avença a compor o Edital Anac 2/2011, condiz com as boas práticas internacionais e propicia uma regular execução contratual.

56. Nos parece que o momento fundamental para o esclarecimento da literalidade e alcance de expressões contidas nos documentos jurídicos da licitação, notadamente da matriz de riscos estabelecida no contrato de concessão, é antecedente ao momento de elaboração e apresentação da proposta pelo vencedor do certame. Se a função da matriz é justamente a de delimitar com clareza os riscos e alocá-los de forma a que sejam considerados na proposta, as dúvidas sobre o alcance das expressões dessas seções e capítulos do contrato deveriam ter surgido ao longo do certame licitatório.

(...)

57. De outro lado, a SRA/ANAC constrói entendimento possível juridicamente de ser referendado pelo Douto Colegiado de Diretores da ANAC (...) [\[WAdM1\]](#)

(...)

58. Ressalte-se que, no decorrer de suas argumentações, a CARJ não se desincumbiu do ônus de demonstrar o alegado, tal como exige o art. 36 da Lei 9.784/1999, no tocante ao enquadramento da situação que descreve como sendo risco do Poder Concedente, e que, nos termos do Capítulo V do Contrato de Concessão - *Da alocação dos riscos*, são compostos por matriz detalhada e exaustiva, sendo que os riscos que não estiverem expressamente alocados ao Poder Concedente são riscos logicamente atribuídos ao Concessionário e que devem estar precificados, quando de sua participação no certame licitatório.

2.34. Nestes termos, assim estabelece a cláusula 6.1 do Contrato de Concessão:

6.1. Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considerasse mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

2.35. Destarte, conforme demonstrado nos autos, o reajuste tarifário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro realizado no ano de 2014 ocorreu em total conformidade com o disposto na cláusula 6.4 do Contrato de Concessão, não cabendo, portanto, considerar a materialização de quaisquer dos riscos atribuídos ao Poder Concedente consoante disposição do Capítulo V do Contrato de Concessão. Desta forma, resta mantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

2.36. Assim, resta claro que a situação descrita pela Concessionária como ensejadora da revisão extraordinária não se amolda à matriz de risco contratual, portanto, não há elementos suficientes para ensejar a alteração da decisão recorrida sob essa ótica.

Da comparação da redação da cláusula 6.4 em relação ao texto dos contratos aplicados aos últimos leilões

2.37. Por fim, em arrazoado extemporâneo, apresentado pela Concessionária por meio da Carta CARJ-CA-1328/2017-FIN (SEI.nº 1085911), faz ainda menção a redação da cláusula 6.4 do contrato firmado entre a Recorrente e a ANAC, em comparação a redação de cláusula contratual aplicada nos últimos leilões realizados para a outorga dos aeroportos de Fortaleza, Porto Alegre, Salvador e Florianópolis.

2.38. Neste ponto, cumpre considerar não ser cabível o acolhimento de argumentação baseada em cláusula estranha a relação contratual mantida com essa Agência, visando obter direito não pactuado em instrumento contratual firmado com a ANAC.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante a todo o exposto e com base no conteúdo dos autos do presente processo, conheço do recurso interposto pela Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. e **VOTO** por **REJEITAR** a preliminar de declaração de nulidade da Decisão Recorrida e, no mérito, **NEGAR PROVIMENTO** ao apelo referente ao **evento 3.2 da seção 4.3.2 do Tomo 01 – Jurídico, detalhado também na Seção 4.3.2 do Tomo 02 – Técnico**, mantendo a decisão recorrida estabelecida pela Nota Técnica nº 51(SEI)/2017/GERE/SRA, de 10/05/2017 (SEI. nº 0947113), em todos os seus termos.

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 20/12/2017, às 18:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1357231** e o código CRC **E370546B**.

SEI nº 1357231