



VOTO

PROCESSO: 00058.057254/2021-77

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA AEROPORTO RIO DE JANEIRO SA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 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. Segundo o Contrato de Concessão n.º 001/ANAC/2014 – SBGL, “*sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.*”

2.2. Em breve síntese, a Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (RioGaleão) recorre a este Colegiado alegando que o equilíbrio contratual fora afetado porque o Poder Concedente deixou de cumprir com seu poder-dever de atualizar anualmente, pelo IPCA, os parâmetros utilizados para cálculo das tarifas relativas às cargas importadas estabelecidas na Tabela 11 do Anexo 04 do Contrato, o que teria lhe causado prejuízo equivalente a R\$ 15.403.070,57 (quinze milhões, quatrocentos e três mil, setenta reais e cinquenta e sete centavos, na data base de 30/09/2021). Afirma ainda que há perfeita similitude entre o presente caso e o analisado nos autos do Processo n.º 00058.029540/2021-42, referente à falta de atualização anual dos valores de tarifas/cobranças mínimas constantes nas tabelas 8, 9, 10 e 12 do mesmo Anexo 4 do Contrato.

2.3. A meu ver, as alegações não merecem prosperar.

2.4. As cláusulas 6.3, 6.4 e 6.4.1 definem que as tarifas previstas no Anexo 4 serão anualmente reajustadas pelo IPCA, dever este que a Agência tem cumprido tempestivamente, com exceção das tarifas mínimas que foram atualizadas a partir de 2019.

6.3 O reajuste incidirá sobre as Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro pactuado, com exceção das tarifas fixadas em percentuais.

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 (...)

6.4.1 Após o primeiro reajuste, as Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas serão reajustadas anualmente pelo IPCA, tendo como referência a data de publicação do último reajuste (...)

2.5. A questão debatida pela Concessionária não diz respeito à tarifa em si, mas aos parâmetros utilizados na definição para que uma carga importada seja considerada como de Alto Valor Específico e o respectivo enquadramento da alíquota correspondente. O valor da tarifa é uma fração do valor total da carga, a depender da relação R\$/kg e do período de armazenagem.

2.6. As manifestações da área técnica assim como da Procuradoria Federal ratificaram a ausência de previsão dos fatos expostos como um risco atribuível ao Poder Concedente. Ainda que ficasse comprovado um quadro fático correspondente ao apresentado no pleito da Concessionária, em que uma elevação dos valores das cargas em Reais e a consequente alteração de seus enquadramentos (p. ex., da Tabela 7 para a Tabela 11, e entre as distintas faixas desta última), pudessem implicar em efeitos financeiros desfavoráveis para a Concessionária, ou até mesmo um situação inversa em que o contexto macroeconômico pudesse gerar efeitos favoráveis à Concessionária, em qualquer dessas situações não estariam subsumidas as hipóteses de riscos atribuídos ao Poder Concedente, conforme a matriz de risco contratualmente prevista.

2.7. O debate nesse processo passa ao largo se a opção regulatória é a mais adequada, mas se adstringe a verificar se a condição de equilíbrio contratual fora afetada por inércia do Poder Concedente e para tanto deve-se atentar exclusivamente à regulação e à alocação de riscos praticadas no Contrato em específico.

2.8. Com relação à alegação da Concessionária de que há perfeita analogia desse caso com o da atualização das tarifas mínimas, também adoto como fundamentos as razões trazidas pela área técnica (SRA) e pela Procuradoria Federal. Avalio que não há qualquer similaridade entre as situações, sendo, de um lado (o outro processo referido pela concessionária), o não reajuste de um piso tarifário e, de outro (o caso em tela), uma opção regulatória/contratual de definir as tarifas em percentual de carga importada sujeita à variação cambial e aos efeitos inflacionários diversos.

2.9. Ademais, naquele caso a precificação é em R\$/kg de carga processada, enquanto no caso em análise as faixas referem-se ao valor CIF das mercadorias, o qual é altamente influenciado pela taxa de câmbio. De forma simplista, a concessionária alega, neste caso, que a suposta necessidade de manutenção do reequilíbrio econômico-financeiro estaria suprida com a mera correção das faixas pelo IPCA, o que também não possui sentido econômico. Afinal, se é juridicamente verdadeiro que o regulador deva manter o mesmo poder arrecadatório das faixas ao longo do tempo (tese da qual discordo, pelos motivos já expostos), economicamente isso deveria se dar por meio não apenas do reajuste das faixas pelo IPCA, mas sim por uma avaliação mais complexa, que levasse em conta a evolução da taxa cambial e dos preços internacionais durante o período.

2.10. Tudo isso reforça o caráter eminentemente regulatório que possui o presente caso. Assim, caso a Agência entenda, em algum momento, oportuna e conveniente a opção de alterar a regulação dos parâmetros de enquadramento das faixas, deverá levar em consideração não apenas o reajuste dos preços domésticos – como quer levar a crer a Concessionária –, mas também as demais variáveis ora mencionadas.

2.11. Portanto, além de não existir qualquer obrigação contratual que impute ao Poder Concedente o dever de rever anualmente os parâmetros fixados na Tabela 11, o mérito regulatório-econômico de se pleitear a atualização automática dos parâmetros pelo IPCA é inconsistente.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, considerando as análises técnicas e jurídicas realizadas, **VOTO PELO INDEFERIMENTO** do pleito, mantendo-se a Decisão em primeira instância em todos os seus termos.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 21/06/2022, às 20:52, 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 **7308426** e o código CRC **94732344**.

SEI nº 7308426