



VOTO

PROCESSO: 00058.029758/2021-05

INTERESSADO: FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA COMPETÊNCIA

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, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII). Ainda, o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, define que compete à Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de sua competência (art. 4º, inciso XLIV, do Anexo I).

1.2. Por sua vez, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos dispõe que incumbe ao Poder Concedente cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão.

1.3. Desta forma, a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, o encaminhamento feito pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA está revestido de amparo legal, restando, portanto, atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o Recurso Administrativo interposto pela FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Em sua peça recursal, a Concessionária apresenta discordância em relação a algumas premissas que fundamentaram a proposta de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro formulada pela SRA e que foi integralmente acolhida pela Diretoria Colegiada, por ocasião da apreciação da matéria na 23ª Reunião Deliberativa, realizada em 14 de dezembro de 2021.

2.2. Inicialmente, em seu recurso, a Concessionária discorda da metodologia aplicada pela área técnica da Agência quanto à apuração do reequilíbrio contratual em relação às receitas tarifárias, em especial quanto às Análises de Mercado para as demandas doméstica e internacional.

2.3. Conforme defendido pela área técnica, nos presentes autos, em especial na Nota Técnica Nº 95/2021/GERE/SRA (SEI 6548666), restou afastada a adoção do parâmetro denominado “análise de mercado” nas projeções de demanda.

2.4. Isso pois, conforme apontou a referida Nota Técnica, *em que pese ser compreensível que tais elementos façam parte do plano de negócios da concessionária, a subjetividade da análise e dos resultados decorrentes não permitem sua incorporação para fins de reequilíbrio, cuja análise requer elementos objetivos que sejam passíveis de aferição (averiguação) pela Agência.*

2.5. Ademais, a área técnica destaca (Nota Técnica nº 42/2022/GERE/SRA - SEI 7159015) que os argumentos trazidos pela Concessionária, agora em recurso, reforçam as conclusões esposadas por esta Agência, tendo em vista que ela própria confirma que o componente Análise de Mercado, constitui uma previsão de crescimento pontual, acima do orgânico, e de critério subjetivo, uma vez que, segundo alega, *não é possível ter uma negociação já pontual com quase 2 anos (3 a 4 temporadas antes) do início de um voo.*

2.6. Nessa esteira, também como apontado pela área técnica, ressalta-se que a Concessionária não trouxe elementos concretos e objetivos que explicassem os percentuais de crescimento representativos

da parcela “análise de mercado”, restando, portanto, imperiosa a manutenção da decisão recorrida quanto a esse item.

2.7. Já em relação à elasticidade-renda considerada pela ANAC, a Concessionária também discorda do entendimento desta Agência contido na Nota Técnica 95/2021/GERE/SRA, se limitando, no entanto, a afirmar que em relação à isonomia de tratamento entre aeroportos, cada aeroporto tem sua característica específica e conseqüentemente sofreu impacto diferente, não apresentando, contudo, elementos novos sobre o assunto.

2.8. Ressalte-se que, a respeito das elasticidades, a Nota Técnica nº 95/2021/GERE/SRA trouxe contrarrazões para a não adoção dos parâmetros propostos pela Concessionária, sobre as quais a Recorrente se faz silente na petição ora em análise, não restando cabível, também quanto a este ponto, qualquer retoque à decisão proferida por este Colegiado.

2.9. Quanto à argumentação trazida pela Concessionária especialmente no tocante ao cálculo das receitas não-tarifárias, inicialmente, destacou a área técnica que a Concessionária defende, originalmente, um crescimento das receitas comerciais correspondente a 22% sobre as receitas de 2020, utilizando como argumento o *ramp up* de suas atividades como motivador do expressivo crescimento das referidas receitas.

2.10. No entanto, conforme ressaltado pela área técnica, cumpre considerar que ao se distanciar do ano de 2019, pré COVID-19, as projeções tornam-se mais incertas e a discussão acerca das diversas premissas que fundamentam as receitas estimadas se revestem de maior complexidade e subjetividade, com potencial de afetar negativamente a tempestividade da análise do pleito.

2.11. Assim sendo, a área técnica propôs adotar, como premissa, a participação de 31,95% das receitas não-tarifárias sobre o total das receitas, observando-se os ajustes propostos para as receitas tarifárias. Tal metodologia resultou em uma redução de 7,4% das receitas não-tarifárias projetadas inicialmente pela Concessionária para o cenário baseline 2021, mesmo ajuste adotado para as receitas tarifárias, em decorrência da redução no tráfego projetado.

2.12. Isso posto, por meio Carta SBFZ-ANAC-REG-220526-002 (SEI 7240891), a Concessionária, em resumo defende não ser razoável a redução de 7,4%, aplicado pela ANAC sobre a demanda, referente à totalidade das receitas não-tarifárias.

2.13. Conforme explica, os contratos referentes às receitas não-tarifárias são compostos por uma parcela fixa (valores garantidos) e outra variável. Se a parcela fixa está ancorada em contratos já firmados, não seria razoável ajustar em -7,4% toda a receita não-tarifária. Diante disso, sugere que a redução proposta inicialmente pela área técnica impacte somente sobre a parcela variável de tais receitas.

2.14. De acordo com os dados constantes na planilha FCM (SEI 5922546), dos R\$ 89.028 milhões propostos inicialmente pela Concessionária, R\$ 51.636 milhões (58% das RNT) correspondem à parcela fixa (valores garantidos por contrato) e, conseqüentemente, R\$ 37.392 milhões (42% das RNT) correspondem à parcela variável.

2.15. Assim, a Concessionária propõe que apenas R\$ 37.392 milhões (42% das RNT) devem sofrer o ajuste de -7,4% proposto inicialmente pela área técnica, uma vez que o restante corresponde a valores previamente firmados em contrato.

2.16. Nesse contexto, embora a área técnica tenha consignado que a expansão das vendas é algo que não é facilmente verificado, manifesta-se no sentido de considerar razoável a nova proposta apresentada pela Concessionária, ***pois se a parcela fixa está ancorada em contratos previamente firmados, é compreensível que somente a parcela variável seja ajustada de acordo com a demanda proposta.***

2.17. Diante dessas ponderações, considerando o novo valor proposto para as receitas não-tarifárias no cenário baseline – 2021, ***o montante do reequilíbrio devido passaria a corresponder a R\$ 82.266.673,78 (oitenta e dois milhões, duzentos e sessenta e seis mil, seiscentos e setenta e três reais e setenta e oito centavos), a valores de 31 de dezembro de 2021.***

2.18. Nessa oportunidade, a área técnica ressalta que esse valor já contempla a substituição dos IPCAs de outubro a dezembro de 2021, projetados a partir de expectativas do dia 15/10/2021, pelo Sistema de Expectativas de Mercado do Banco Central, ***pelos índices reais publicados pelo IBGE.***

2.19. Além disso, as receitas, custos e impostos representativos do cenário pós Covid-19 (cenário Forecast) na planilha Fluxo de Caixa Marginal já foram substituídos pelos valores efetivamente realizados no período de janeiro a dezembro de 2021, conforme informações prestadas pela Concessionária - Carta SBFZ-ANAC-REG-220525-003 (SEI 7235219) e Anexo (SEI 7235228), encaminhados em resposta ao Ofício nº 58/2022/GERE/SRA-ANAC (SEI 7187689), a fim de atender ao disposto no parágrafo único do Art. 4º da Decisão nº 497/2021, que determinou a revisão do fluxo de caixa marginal em 2022.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante o exposto e todo o conteúdo dos autos, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL** do Recurso apresentado pela FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA, de modo a rever a Decisão ANAC nº 497, de 17 de dezembro de 2021, para considerar como valor referente ao desequilíbrio verificado em 2021, no Contrato de Concessão nº 004/ANAC/2017 - SBFZ, em razão dos prejuízos causados pela pandemia de COVID-19, o montante corresponde a **R\$ 82.266.673,78 (oitenta e dois milhões, duzentos e sessenta e seis mil, seiscentos e setenta e três reais e setenta e oito centavos), a valores de 31 de dezembro de 2021**, nos termos propostos pela área técnica.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 29/06/2022, às 15:49, 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 **7348681** e o código CRC **CA90FD0E**.