



VOTO

PROCESSO: 00058.004526/2021-36

INTERESSADO: ABV - AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S/A

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil. Ademais, o artigo 11 da mesma lei estabelece a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa da mesma (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno, no art. 41, I, atribui à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) competência para gerir os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária.

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. ANÁLISE

2.1. Primeiramente é importante destacar dispositivos relevantes do Termo Aditivo de Relicitação (SEI 4890096), assinado pela ANAC e a ABV em 19 de outubro de 2020, sendo eles:

3.13 Sem prejuízo do disposto no Capítulo II, Seção VI e do Capítulo XIV do Contrato de Concessão, a Concessionária fica obrigada a:

3.13.2 não realizar qualquer investimento, aquisição ou alienação de bem reversível sem prévia e expressa anuência da ANAC, que deverá se manifestar no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis, levando em consideração a sua imprescindibilidade à prestação do serviço ou segurança;

3.13.2.1 Eventual valor que seja investido em bem reversível sem autorização prévia da ANAC somente será indenizado caso comprovada a urgência e a necessidade de aquisição em prazo incompatível com o previsto neste item, não ensejando a aplicação de penalidades.

3.14 A Concessionária deve manter a prestação dos serviços concedidos de forma ininterrupta, além de observar a qualidade de serviço estabelecida no Contrato de Concessão e o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).

4.1 A partir da data de eficácia deste Termo Aditivo e durante toda a relicitação, até a completa transferência das operações aeroportuárias a um novo concessionário, ficam suspensas:

4.1.1 As obrigações de investimentos em infraestrutura constantes no Capítulo 8 - Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA); e

4.1.2 A revisão e atualização do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) pela Concessionária, bem como a sua vinculação às disposições e investimentos previstos no Plano vigente.

4.2 As obrigações de investimentos de que trata o item anterior não executadas na data de celebração deste Termo Aditivo não ensejarão a aplicação de penalidades, sem prejuízo daquelas cujo fato gerador seja anterior à data de sua celebração e observado o disposto no item 6.5.

4.3 As multas por dia de atraso aplicadas com base no item 8.4 “I” do Contrato de Concessão que porventura ainda estejam sendo aplicadas pela ANAC terão sua incidência encerrada na data de eficácia deste Termo Aditivo, sem prejuízo do direito de a Concessionária discutir a aplicabilidade da

sanção e/ou outros aspectos relacionados com o processo sancionador por meio da arbitragem, observado o disposto no item 7.1 deste Termo Aditivo.

2.2. Os dispositivos destacados, em síntese, estabelecem que a Concessionária deve cessar a realização de obras no aeroporto, salvo anuência prévia da ANAC, que só deverá aprovar os investimentos se os mesmos se mostrarem imprescindíveis para a prestação de serviços no aeroporto ou a segurança da aviação civil. Adicionalmente, o Termo Aditivo suspende, expressamente, as obrigações contratuais de investimentos em infraestrutura que ainda não tivessem sido concluídas na data de assinatura do instrumento, inclusive isentando a Concessionária das penalidades relacionadas à sua não execução.

2.3. O principal objetivo que esses mecanismos buscam atingir é garantir que o Concessionário atual, que aderiu ao processo de relicitação de maneira irrevogável e irreatável, tenha condições de manter a operação do aeroporto com segurança, porém evitando a realização de investimentos não essenciais, mas que poderiam gerar direito a indenização de valores não amortizados, até que o processo de relicitação seja concluído e o novo Concessionário assuma suas obrigações.

2.4. Dessa forma, para que a Agência autorize os investimentos em bens reversíveis no aeroporto de Viracopos solicitados pela ABV, é necessário que a Concessionária demonstre a imprescindibilidade ou urgência dos mesmos nas condições excepcionais do período de relicitação.

2.5. O recurso em tela foi submetido em 20/04/2022 pela ABV através da Carta S/N SEI 7094081, e busca caracterizar a imprescindibilidade da continuidade do investimento no Píer B do Aeroporto Internacional de Viracopos em razão:

- (i) da necessidade de atendimento e adequado processamento de passageiros na hora pico, considerando a característica da operação de passageiros implementada pelas companhias aéreas durante a pandemia da Covid-19;
- (ii) das exigências impostas pelos órgãos sanitários de controle, de distanciamento social mínimo entre passageiros;
- (iii) da imprescindibilidade na manutenção e proteção dos equipamentos e materiais já instalados na localidade; e
- (iv) do integral cumprimento ao item 3.14 do Termo Aditivo, que demanda a manutenção do nível de qualidade na prestação de serviços.

2.6. Na documentação anteriormente acostada aos autos (SEI 5531314, 6244398, 6244399 e 6244400), a Concessionária argumenta pela necessidade da conclusão do Píer B do TPS em razão da mudança na dinâmica da operação do aeroporto em função da Pandemia de COVID-19, que levou a um aumento da concentração de voos em horários específicos do aeroporto. Com o objetivo de fundamentar seu pedido, a Concessionária acrescentou análises de movimentos de aeronaves e passageiros, considerando como hora-pico para determinação da demanda de passageiros aquela definida pelo item 153.1, (a), (29), do RBAC 153, como o intervalo de 60 (sessenta) minutos do dia médio do mês pico do ano civil.

2.7. Adicionalmente, a ABV pondera que com a edição de novos regulamentos sanitários pela ANVISA para o enfrentamento da crise, que alegadamente diminuiriam a capacidade de passageiros no terminal, a capacidade instalada atualmente no aeroporto de Campinas atenderia apenas a uma demanda de 1.690 pax/hora, o que justificaria o investimento.

2.8. Em atenção fundamento da Concessionária, de que a concentração de voos por parte das empresas aéreas em decorrência da Pandemia de COVID-19 significaria um aumento da Hora Pico e tornaria obrigatória a expansão da infraestrutura, a SRA aponta no Parecer nº 5/2021/GTIM/GIOS/SRA (5579079) que a Concessionária usa uma metodologia diferente para a definição da Hora Pico, uma vez que para fins de dimensionamento das áreas operacionais do terminal, o contrato de concessão traz expressamente que o conceito de hora-pico é a “a 30ª (trigésima) hora mais movimentada dentro de um ano civil”, e não o apresentado no RBAC 153.

2.9. No ponto relativo à necessidade de atendimento às medidas de distanciamento impostas pela ANVISA, a SRA esclarece que os parâmetros exigidos no PEA - Anexo 2 do Contrato de Concessão são iguais ou mais restritivos que a orientação da ANVISA, razão pela qual essa não traria uma limitação adicional à capacidade de passageiros no terminal. Também é importante destacar o fato de as exigências sanitárias decorrentes da pandemia serem transitórias e não devem ser determinantes em investimentos de longo prazo.

2.10. Sobre a necessidade de proteção ao patrimônio já existente, ainda que não tenham sido apresentadas informações pela Concessionária sobre o atual estado dos mesmos, a SRA pondera que a obra em questão deveria ter sido concluída em maio/2014 dizendo “*que desde então as obras foram constantemente paralisadas e, quando retomadas, com avanço lento. Além disso, durante todo esse período de 6 anos, não foi observada nenhuma ação efetiva de proteção às áreas sensíveis de degradação e/ou aos equipamentos existentes, o que demonstra que a falta da execução e finalização das obras não se configura como urgente ou imprescindível à prestação do serviço e segurança*”.

2.11. A Superintendência ainda informa ter realizado uma visita técnica ao aeroporto em novembro de 2020 para fins de averiguação de nível de serviço, quando fez medições específicas para o levantamento da capacidade do terminal, e concluiu que a capacidade de processamento de passageiros em voos domésticos instalada naquele momento no TPS aeroporto era de 3.240 pax/hora, ou seja, superior à demanda informada pela Concessionária nos autos. A SRA ainda destacou que, caso necessário, a reversão do Pier A para operações domésticas, que fora autorizada em 2021, elevaria essa capacidade para 4.541 pax/hora.

2.12. As ponderações da SRA foram encaminhadas para a Concessionária, que em seu recurso à Diretoria (SEI 7094081) tão somente reapresentou as informações anteriormente acostadas aos autos, não sendo capaz de contra-argumentar os pontos apresentados pela SRA.

2.13. Assim, observando a instrução processual, fica claro que a Concessionária não foi capaz de demonstrar para esta Agência Reguladora que a intervenção pretendida era imprescindível ou urgente, cumprindo os requisitos estabelecidos no Termo Aditivo de Relicitação.

2.14. Ressalto as ponderações finais apresentadas pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos no seu Despacho Decisório nº 6/2022/SRA (SEI 7141863), que destaca que os investimentos propostos de término do Pier B foram expressamente suspensas no Termo Aditivo de Relicitação (Anexo 12), bem como a penalidade (multa diária) a elas associadas, haja vista que a sua continuidade foi considerada não essencial para o período originalmente estabelecido para a conclusão do processo de relicitação.

2.15. Contudo, é possível que a retomada do transporte aéreo no Brasil justifique futura nova avaliação pela concessionária do atendimento da demanda de passageiros no aeroporto durante as condições excepcionais do período de relicitação, em especial considerando a recente prorrogação do prazo para a sua conclusão, conforme a Resolução CPPI nº 232, de 2 de junho de 2022. Ressalto, todavia, que essa avaliação deve observar as obrigações sobre o nível de serviço estabelecidas no contrato de concessão e os aspectos correlatos do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Campinas nº 002/2020 (4890096).

3. VOTO

3.1. Com base nas informações presentes no processo, entendo que a Concessionária não demonstrou a necessidade de expansão da sala de embarque que justifique a imprescindibilidade ou urgência dos investimentos nas condições excepcionais do período de relicitação, razão pela qual **VOTO POR NEGAR O PROVIMENTO** do Recurso apresentado pela Concessionária Aeroportos Brasil – Viracopos S.A., mantendo a Decisão anteriormente proferida pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 21/09/2022, às 18:06, 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 **7707245** e o código CRC **7127035B**.

