



VOTO

PROCESSO: 00058.032606/2020-09

INTERESSADO: INFRAMERICA - CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE S.A.

RELATOR:RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

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, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII).

1.2. Nestes termos, em 22/08/2011, após competente processo licitatório, a ANAC firmou Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante com a Inframerica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A., com o objetivo de construção parcial, manutenção e exploração do referido aeroporto.

1.3. Após cumprimento dos trâmites estabelecidos na Lei da Relicitação (13.448/2017) e no Decreto nº 9.957/2019, a referida concessão foi qualificada para fins de relicitação nos termos do Decreto nº 10.472, de 24 de agosto de 2020.

1.4. Dessa forma, tornou-se necessária a apuração dos valores devidos para pagamento da indenização pelos investimentos realizados pela Concessionária em bens reversíveis não amortizados ou depreciados, nos termos do disposto no inciso VII do § 1º do art. 17 da Lei nº 13.448 de 2017.

1.5. Por sua vez, o inciso XLIII, do art. 8º da mencionada Lei nº 11.182, de 2005, combinado com o previsto no art. 9º, caput, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, dispõem que cabe à Diretoria da Agência, em regime de colegiado, analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de sua competência, bem como às Superintendências submeterem a Diretoria os atos e demais expedientes administrativos decorrentes do seu exercício de respectivas competências à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa desta (art. 31, inciso V).

1.6. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o correto o encaminhamento feito pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA.

2. DA ANÁLISE

2.1. Trata o presente processo, em síntese, da apuração dos valores devidos para pagamento da indenização pelos investimentos realizados pela Concessionária em bens reversíveis não amortizados, em virtude da iminente extinção antecipada do Contrato nº 001/ANAC/2011-SBSG, em razão dos procedimentos de devolução amigável da Concessão iniciados por força do Decreto nº 10.472, de 24 de agosto de 2020, que qualificou o aeroporto para fins de relicitação.

2.2. A indenização calculada no escopo do presente processo, cabe esclarecer, em linhas gerais, se refere a ressarcimento para a Inframerica dos investimentos realizados nos bens que serão revertidos ao Poder Público, sejam eles móveis ou integrantes da infraestrutura imobilizada, e que tiveram sua amortização interrompida em virtude da extinção do contrato de concessão em momento anterior ao encerramento do prazo originalmente estabelecido.

2.3. É importante destacar que a referida indenização já era prevista em dispositivo legal originário da Lei Geral de Concessões – Lei nº 8.987/1995 que, em seus artigos 35 a 38 determina o

pagamento das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

2.4. Para materialização dos procedimentos de análise da reversibilidade dos bens e composição dos custos dos investimentos realizados, foi requerida e verificada toda a documentação suporte relacionada aos bens selecionados pelas amostras.

2.5. Nesse sentido, e ainda, para atendimento do disposto no § 2º do art. 17 da Lei nº 13.448/2017, a ANAC, como entidade responsável na qualidade de Poder Concedente das concessões no setor de infraestrutura aeroportuária, editou a Resolução nº 533, de 7 de novembro de 2019 (Resolução 533), dispondo sobre a definição dos bens considerados reversíveis e da metodologia de cálculo a ser utilizada para definição da indenização devida pelos investimentos realizados e não amortizados.

2.6. Vale destacar, que referida Resolução, teve sua proposta de edição amplamente discutida com as Concessionárias que possuíam contratos de concessão vigentes à época, além de ter sido submetida à contribuições externas nos termos da Audiência Pública nº 11/2019, momento em que foram discutidas diversas possibilidades regulatórias para a definição da metodologia de cálculo a ser aplicada, bem como tendo sido objeto de amplos estudos realizados pela Agência para a adequação das melhores aplicações técnicas disponíveis à realidade do setor de concessões aeroportuárias. Todos os endereçamentos da temática constam assentados ao longo do Processo Administrativo nº 00058.020601/2018-19.

2.7. Diante disso, como bem destacado pela área técnica nas análises formuladas nos presentes autos: *a metodologia da Resolução 533 traz mecanismos que evitam com que o Poder Concedente arque com o custo de decisões de negócio da Concessionária. O método busca, primeiramente, definir quais são os bens reversíveis aos quais os investimentos devem ser considerados. Em sequência são especificados quais os custos diretamente atribuíveis, sua vida útil e a forma de amortização. Por fim, estão previstas a necessidade de avaliação das contratações com partes relacionadas e a avaliação dos ativos revertidos pelo futuro novo operador, como forma de mitigar o risco de superfaturamento do pagamento.*

2.8. Ainda nesse sentido, *a metodologia da Resolução 533 foi municiada de uma série de controles que servem para que o valor da indenização calculado pela ANAC refute o conceito de custo original e faça valer justamente a definição de custo histórico trazido pela Doutrina: o de que a indenização não considere negócios ruinosos para a aquisição dos bens reversíveis, como aqueles não realizados sob o princípio de comutatividade com partes relacionadas (art. 7º) ou que resultaram em investimentos manifestamente voluptuários (art. 4º, § 1º, V).*

2.9. Dessa forma, conforme defendido pela área técnica, entende-se que a aplicação da metodologia da Resolução 533 envolve todo o processo de levantamento e classificação dos bens que passarão pelo processo de reversão ao Poder Concedente, a composição dos seus custos de aquisição individualizados, baseados em evidenciação contábil e confronto de documentação suporte, além da aplicação dos ajustes de cálculo previstos pela resolução.

2.10. Nessa trilha, para início dos procedimentos de cálculo da indenização a ser paga pelos investimentos realizados pela Inframerica em bens reversíveis não amortizadas, por meio do Ofício 236/2020/GEIC (SEI 4749829) que abriu o presente processo, foram solicitados à Concessionária a Lista de Bens Existentes no sítio Aeroportuário – LBE, além de toda a documentação que suportou a contabilização dos valores apresentados de determinados bens, nos termos do disposto no §1º, do art. 2º, da Resolução.

2.11. Após isso, foram trocadas diversas correspondências entre a área competente e a Concessionária, resultando em cerca de 20 manifestações da área técnica da Agência – elencadas no item 6.1.5 da Nota Técnica nº 11/2022/SRA (SEI 7212653) - entre Notas Técnica e Pareceres, ao longo dos 23 volumes do presente processo administrativo, para delimitação dos entendimentos externados para os diversos assuntos já enfrentados, demonstrando a vasta e aprofundada análise formulada nos presentes autos.

2.12. Ante as diversas análises formuladas no âmbito de todo o processo, ressalta-se que a Nota Técnica nº 11/2022/SRA (SEI 7212653) teve papel de destaque apresentando a compilação do levantamento dos entendimentos técnicos da Gerência de Informações e Contabilidade – GEIC para aplicação da metodologia de cálculo da Resolução nº 533, e definição do valor da indenização ora em debate.

2.13. Para melhor condução e compreensão dos trabalhos executados, optou a área técnica, pela segregação de assuntos analisados conforme as classificações dos bens reversíveis apresentadas no art. 2º da Resolução 533, que assim dispõe:

Art. 2º São bens reversíveis aqueles indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço objeto da concessão, assim considerados:

I - os bens repassados à Concessionária pelo Poder Público, exceto os que tiveram o seu desfazimento realizado;

II - o sítio aeroportuário e suas edificações, instalações, obras civis e benfeitorias nele localizadas;

III - as máquinas, os equipamentos, os bens de informática, os aparelhos, os utensílios, os instrumentos, os veículos e os móveis;

IV - os softwares utilizados na prestação dos serviços objeto da concessão; e

V - as licenças ambientais, os projetos de obras executadas pela Concessionária e os manuais técnicos vigentes.

2.14. Ressaltou, no entanto, a área técnica, que no caso em tela, os bens repassados pelo poder público se restringiram às infraestruturas previstas no Anexo 3 – Obras do Poder Público, sendo a Concessão do ASGA estruturada como um projeto quase completamente *greenfield*, ou seja, que incluía a construção do próprio terminal de processamento de passageiros pela Concessionária e início das operações de prestação do serviço público após a conclusão das obras.

2.15. Assim sendo, os assuntos foram divididos entre: Bens Construídos; Bens Móveis; Softwares; Outros Intangíveis; e Ajustes de Cálculo (vide tabela constante do item 6.1.5 da Nota Técnica nº 11/2022/SRA).

2.16. Outro assunto destacado pela área técnica foi o processo de reversão dos bens da Torre de Controle, em função da já ter sido realizada a transferência das operações de navegação aérea para o DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica da Força Aérea Brasileira, a partir do mês de março de 2022. Sendo assim, os bens utilizados para a realização desta atividade já passaram pelo processo de reversão, tendo o assunto sido tratado, inclusive, em processo administrativo específico, de número 00058.011349/2021-44.

2.17. Demais assuntos, que não haviam sido enfrentados nas manifestações técnicas apresentadas ao longo do processo, foram analisados no âmbito da Nota Técnica nº 11/2022/SRA (SEI 7212653) de forma a chegar ao valor final base da indenização devida à Inframerica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante pelos investimentos que realizou em bens reversíveis que não foram amortizados a tempo.

2.18. Em sua análise, ainda, apontou a área técnica a importância em se definir preliminarmente os bens que, por não estarem diretamente vinculados à prestação do serviço objeto da concessão, já podem de antemão serem classificados como não reversíveis.

2.19. Nesse sentido ressaltou aquela área competente que: a Resolução 533 estabelece [em seu §1º, do artigo 2º] que não são reversíveis os bens e sistemas adquiridos pela Concessionária com utilização exclusiva em atividades gerais e administrativas, compreendidas como aquelas que beneficiam indiretamente todas as fases do objeto social da companhia. Em outras palavras, têm-se que os ativos que são utilizados pela Concessionária com a finalidade única de direção e gestão do seu negócio, sem envolvimento direto nas atividades objeto da concessão, não serão considerados bens reversíveis.

2.20. A teor do contido nos art. 8º e 9º da Resolução 533, destacou a área técnica, também, que foi realizada visita técnica de acompanhamento da operacionalidade de todos os equipamentos de transporte (vertical ou horizontal) e pontes de embarque instaladas no terminal de passageiros, incluindo seu acionamento, movimentação, interrupção e demais funções essenciais SEI nº 6288059. A verificação da funcionalidade destes equipamentos se mostrou relevante, também, pelo impacto na operação e prestação dos serviços aos passageiros.

2.21. Alertou, no entanto, a análise técnica, tendo em vista o cumprimento disposto no art. 9º da Resolução nº 533/2019, que: até que a reversão dos bens seja efetivada, a lista de ativos pode sofrer alterações tanto no que se refere à existência, quanto no que se refere à condição de uso dos bens. Nesse sentido, vislumbra-se a necessidade de ajuste posterior no cálculo da indenização a depender da lista final dos itens, e das suas respectivas condições, que forem efetivamente revertidos ao Poder Público ao final do processo.

2.22. Além disso, frisou que o valor resultante desse cálculo não será o valor efetivamente pago à Concessionária ao termo do processo de relicitação, isso porque é necessário considerar que da indenização serão descontados os valores previstos no item 3.24 do Termo Aditivo nº 7/2020.

2.23. Sobre a análise formulada pela área técnica da Agência, consubstanciada na Nota Técnica nº 11/2022/SRA (SEI 7212653), a Concessionária apresentou, ainda, sua discordância, por meio da manifestação IA nº 0279/SBSG/2022 (SEI 7359296), que será tratada a seguir.

Avaliação Patrimonial

2.24. A Inframerica questionou a metodologia de avaliação patrimonial utilizada pela Agência no âmbito da Nota Técnica nº 11/2022/SRA. Quanto a essa questão, ponderou a área técnica que o momento atual é o de aplicação da metodologia em si e não mais o de sua definição.

2.25. Conforme previsto pelo art. 17, § 2º, da Lei nº 13.448/2017, a metodologia de cálculo da indenização pelos investimentos em bens reversíveis não amortizados depende de regulamentação do órgão competente que, no caso da ANAC, fora materializada na Resolução nº 533, de 7 de novembro de 2019.

2.26. Nesse sentido, a Resolução é expressa ao consagrar a metodologia do chamado Custo Histórico Corrigido – CHC como a forma de avaliação dos investimentos realizados nos bens a serem revertidos ao Poder Concedente para fins de indenização. Ou seja, a forma de avaliação patrimonial dos dispêndios exposta no normativo da ANAC é a do custo dos bens, líquido de tributos recuperáveis, e corrigidos monetariamente.

2.27. A metodologia denominada Valor Novo de Reposição – VNR, que é o que a Inframerica pretende com a realização de um trabalho de reengenharia, foi amplamente refutada pelos estudos técnicos realizados no âmbito do processo de construção da Resolução 533 (Processo nº 00058.020601/2018-19).

2.28. Diante disso, conforme defendido pela área técnica competente, os dispositivos da Resolução 533 foram observados e aplicados sistematicamente às informações apresentadas pela Concessionária de forma a avaliar, comprovar e validar os investimentos realizados pela empresa nos bens considerados reversíveis.

2.29. A Resolução 533 não prevê a observância de valor mínimo a ser pago, mas sim o de indenizar o parceiro privado pelos investimentos realizados e efetivamente comprovados pela Agência por meio de procedimento administrativo específico.

2.30. Por fim, conforme previsão regulamentar, a certificação do cálculo da indenização, com base em trabalho técnico e independente será realizada em momento oportuno, na ocasião da emissão do Parecer da empresa de auditoria contratada para esta finalidade.

Correção Monetária

2.31. A concessionária apontou, ainda, divergência quanto ao método de cálculo aplicado pela ANAC, no que diz respeito à correção monetária.

2.32. Neste ponto, considerou a área técnica competente, que: de fato, observou-se erro material na aplicação de fórmula da atualização monetária aplicada nos bens cuja precificação foi alterada pela ANAC, evidenciados na aba “ANAC” da planilha.

2.33. Assim, corrigidas as fórmulas e valores impactados pelo erro encontrado, não há qualquer divergência de mérito a ser discutida sobre o assunto.

2.34. Quanto ao apontamento referente à data final para aplicação da correção monetária, esclareceu a área técnica que, após tratativas com a empresa de auditoria independente contratada para certificar o cálculo de indenização, decidiu-se por definir a data base para esta peça técnica como 31/12/2021. Tal alteração tem como objetivo facilitar os testes de auditoria a serem realizados, já que as conciliações contábeis seriam feitas na mesma data base das demonstrações financeiras.

2.35. Deste modo, a atualização monetária aplicada considerará o índice do IPCA referente a dezembro de 2021, publicado no início de janeiro de 2022.

2.36. Não obstante, como bem pontuado pela área técnica, resta evidenciado que, conforme previsto na Resolução nº 533, o cálculo será atualizado até o mês da assunção das operações do aeroporto

pelo novo operador.

2.37. A aplicação da atualização monetária, portanto, considerará os índices de inflação realizados nos meses após 31/12/2021, bem como estimativas até a data prevista para a transição. Além da aplicação da atualização monetária, eventuais alterações na lista de bens após 31/12/2021, informadas pela Concessionária através do Relatório de Movimentação de Bens – RMB, serão consideradas, bem como as alterações dos créditos tributários disponíveis.

Investimentos extra escopo original

2.38. Na Manifestação IA nº 0279/SBSG/2022 (SEI 7359296), a Concessionária afirma que: a Nota Técnica 11 traz em seus itens 6.4.2.4.17 e 6.4.2.4.18 entendimento anterior de que não é possível verificar se os investimentos contratados nos segundo e terceiros termos aditivos não se encontram contemplados pelo contrato EPC original e seu primeiro termo aditivo.

2.39. Conforme destacado pela área técnica, desde a primeira análise sobre o assunto, apresentada na Nota Técnica nº 23/2021/GEIC/SRA (SEI 6279074), apontam-se diversas inconsistências, falhas e má gestão do Contrato de Empreitada a Preço Global (EPC) 005/ENG/2012 (SEI 5454341), firmado entre a Concessionária e o Consórcio Construtor Engeport para as obras do Aeroporto São Gonçalo do Amarante, o que é agravado pela composição do Consórcio Construtor, formado pelas empresas Engevix S.A. e Helpport S.A., ambas acionistas da Concessionária à época.

2.40. Ressaltou, ainda, a área técnica da Agência, em sua manifestação apresentada na Nota Técnica 13/2022/SRA, que tanto na Nota Técnica nº 23/2021/GEIC/SRA (SEI 6279074), na Nota Técnica nº 11/2022/SRA (SEI 7212653) e nas reuniões realizadas entre aquela área técnica e a Concessionária (nas datas 26/05/2022 e 02/06/2022), frisou-se reiteradamente que não cabe ao Poder Público arcar com comportamento ineficiente e/ou ruinoso por parte da Concessionária, quando da gestão e execução das suas obrigações contratuais.

2.41. No entanto, apesar destas diversas falhas e inconsistências de documentação, notório destacar que referida área técnica sempre buscou verificar se todos os investimentos executados no aeroporto estão abrangidos pelos valores propostos de indenização. Para tanto, desde a Nota Técnica nº 23/2021/GEIC/SRA (SEI 6279074) foi solicitado que a Concessionária apresente eventuais elementos específicos executados posteriormente que não estejam contemplados no escopo inicialmente contratado, apontando, por meio de projeto e documentação correlata, as diferenças entre a infraestrutura precificada pelo contrato e a infraestrutura executada, com a devida demonstração dos valores referentes.

2.42. Expôs, a área técnica da Agência que: eventuais lacunas documentais e carência de comprovação, portanto, são de responsabilidade da Concessionária, devendo o Poder Público analisar os investimentos com base nas documentações apresentadas, não cabendo análises de suposições quanto ao que não está evidenciado no processo.

2.43. Na Manifestação IA nº 0279/SBSG/2022 (SEI 7359296), por sua vez, a Concessionária apresenta Laudo de Engenharia (SEI 7359298), cujos itens foram analisados pormenorizadamente pela área técnica competente.

2.44. Conforme demonstrado nos autos, a análise da área técnica se dividiu em: i) verificar o mérito do pleito, ou seja, em analisar se foi demonstrado que os serviços cuja execução é pleiteada não estavam incluídos no escopo do Contrato EPC e TAC 1; ii) caso positivo, verificar o valor correspondente destes serviços.

2.45. Assim sendo, conforme análise constante da Nota Técnica nº 13/2022/SRA, após a análise pormenorizada de cada caso referente ao escopo do Contrato EPC e TAC 1, a área técnica identificou quais pleitos mereciam ou não prosperar, informando, especificamente em cada caso o valor correspondente.

Custo de assessoria financeira para captação do financiamento

2.46. A Concessionária apresentou argumentação ainda no sentido de que a apropriação dos gastos no ativo proporcional ao período de investimentos só seria aplicável aos juros capitalizados, e não ao contrato de assessoria financeira. Segundo ela: este custo foi reconhecido e pago (em sua totalidade), no momento da captação do FINANCIAMENTO, e representa custo de natureza totalmente distinta dos juros capitalizados.

2.47. Sobre o assunto, importa mencionar que a análise quanto aos custos de empréstimos que serão considerados para fins de indenização foi realizada por meio do Parecer nº 152/2021 (SEI 6512717).

2.48. Nesse Parecer, a análise quanto à documentação de suporte dos serviços prestados pela BF Capital concluiu que os documentos até então apresentados não evidenciavam que os serviços foram prestados em conexão com o empréstimo contrato junto ao BNDES (na ocasião, a Inframérica havia apresentado tão somente Notas Fiscais cuja descrição dos serviços constava a expressão genérica “Prestação de serviços de Assessoria Financeira e execução do projeto do Aeroporto São Gonçalo do Amarante”).

2.49. Entretanto, em nova manifestação, por meio da IA nº 030/SBSG/2022 (SEI 6683877), a Concessionária apresentou Contrato de Prestação de Serviços (SEI 6683878) cujo objeto refere-se especificamente ao seguinte:

1.1. Constitui objeto deste Contrato a prestação de serviços de assessoria financeira à CONTRATANTE, por parte da CONTRATADA, no processo de (i) estruturação e obtenção de recursos de curto e longo prazo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”), entre outros possíveis financiadores, para o financiamento, sendo os recursos de longo prazo na modalidade Project Finance (“Financiamentos”), da construção, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, localizado na cidade de São Gonçalo do Amarante, Estado do Rio Grande do Norte (“Projeto”); e (ii) estruturação, prospecção e obtenção de investidores para aporte de recursos ao capital social da CONTRRATANTE (“Equity”).

2.50. Dessa forma, a partir da documentação de suporte adicional protocolada pela Inframérica, apurou a área técnica que os custos incorridos em decorrência do contrato em análise possuem conexão com o empréstimo contratado e estão aderentes ao conceito de custos de financiamentos estabelecido pela Resolução nº 533/2019.

2.51. Todavia, em que pese o assunto não ter sido objeto de tratamento expresso em análise posterior ao Parecer nº 152/2021 (SEI 6512717), apontou a área técnica que a Nota Técnica 11/2022/GEIC/SRA (SEI 7212653), bem com seu anexo que apresentou o cálculo da Indenização pelos bens reversíveis não amortizados (SEI 7218529), consideraram adequadamente os valores do contrato em análise para fins de indenização.

Curva de passageiros para fins de amortização dos investimentos

2.52. Por fim, para fins de amortização dos bens previstos no art. 2º inciso II da Resolução 533, a área técnica propôs o uso da projeção de demanda do EVTEA de relicitação do aeroporto formalizada para o novo leilão, ponto a que a Concessionária apresentou discordância, propugnando pela adoção da curva de passageiros elaborada pelo Ministério da Infraestrutura no Plano Aeroviário Nacional – PAN.

2.53. Sobre o assunto é indispensável relembrar que a Resolução 533, em seu §1º, do art. 5º, dispõe que para a amortização dos bens previstos no art. 2º, inciso II, da mesma norma, considerará a capacidade da infraestrutura existente e os valores históricos e estimativas de movimentação de passageiros e cargas, realizadas segundo as melhores práticas de mercado.

2.54. A argumentação apresentada pela Concessionária apenas apontou eventuais impactos da pandemia de COVID-19, cuja matéria é tratada exclusivamente em processos administrativos específicos no âmbito da Agência, relacionados à preservação do equilíbrio econômico financeiro da concessão.

2.55. Desta forma, coaduno com o entendimento apresentado pela área técnica, no sentido de que o EVTEA realizado para o novo leilão seria o mais adequado a ser utilizado como parâmetro para a adoção da projeção de demanda, para fins de amortização dos investimentos, pois é mais atual, além de se tratar de estudo feito especificamente para o aeroporto, em oposição ao estudo do PAN que se trata de uma estimativa realizada com objetivos de subsidiar uma política pública abrangente, com menor necessidade de precisão em informações específicas dos aeroportos.

Conclusão

2.56. Por todas as razões aqui expostas, acolho e adoto, integralmente, como fundamento de decidir as razões apresentadas pela área técnica no corpo dos presentes autos, em especial nas Notas Técnicas nº 11/2022/SRA (SEI 7212653) e 13/2022/SRA (SEI 7640233), com as alterações trazidas

pelos Despacho SEI 7668923 e planilha que o acompanha (SEI 7669146), como se aqui estivessem literalmente transcritas, sobretudo tendo em vista a análise técnica e qualificada demonstrada e em consentâneo com os ditames da Resolução nº 533.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante de todo o conteúdo dos autos, **VOTO** pela aprovação dos cálculos de indenização devida pelos investimentos vinculados aos bens reversíveis não amortizados do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011 – SBSG, apresentados pela área técnica (SEI 7668923, 7669146 e 7669268), ratificando, inclusive, a disponibilização à PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes - PwC da totalidade deste processo, para fins da certificação a ser realizada por empresa de auditoria independente nos termos do § 3º do art. 11 do Decreto nº 9.975/2019.

3.2. Na oportunidade, por tratar-se de decisão originária da Diretoria, determino a SRA que dê ciência à Concessionária sobre a presente deliberação, para, querendo, apresentar Recurso à Diretoria – Pedido de Reconsideração – no prazo regulamentar.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 13/09/2022, às 15:24, 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 **7680769** e o código CRC **098FB9DE**.