



VOTO

PROCESSO: 00058.029735/2021-92

INTERESSADO: FRAPORT BRASIL S.A. - AEROPORTO DE PORTO ALEGRE

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, Concessionária do Aeroporto Internacional de Porto Alegre.

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 90/2021/GERE/SRA (SEI 6523582), 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. Conforme ressaltou a área técnica (SEI 7064232), os argumentos trazidos pela Concessionária 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 90/2021/GERE/SRA, se limitando, no entanto, a afirmar que em relação à isonomia de tratamento entre aeroportos, cada aeroporto tem sua característica específica e consequentemente sofreu impacto diferente, não apresentando, contudo, elementos novos sobre o assunto.
- 2.8. Ressalte-se que, a respeito das elasticidades, a Nota Técnica nº 90/2021/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 referente a sua projeção inicial para as receitas não-tarifárias, em reanálise formulada pela área competente, restou consignado que, embora os argumentos trazidos não permitam a adoção da integralidade de suas projeções, as considerações acerca da participação das receitas não-tarifárias nesse aeroporto ao longo dos anos admitem reconsideração parcial.
- 2.10. Nesse sentido, para a devida análise, a área técnica considerou, como parâmetro, a participação de 33,6%, sendo tal patamar decorrente da participação dessas receitas no cenário base de 2020.
- 2.11. Dessa forma, diante das informações acerca da evolução das receitas não-tarifárias, apresentadas pela Concessionária, a área técnica considerou razoável revisar seu posicionamento anterior e recomendar a adoção do parâmetro de 36,16% sobre a totalidade das receitas, considerando dessa forma, os ajustes propostos pela ANAC para as receitas tarifárias.
- 2.12. Além disso, a Concessionária busca, ainda, a revisão do entendimento esposado pelo Despacho GERE (SEI 6569698) acerca da projeção de receitas e despesas.
- 2.13. Quanto a esse ponto, em que pese, inicialmente, a área técnica não ter vislumbrado a possibilidade de deferimento de tal pleito, nos termos da Nota Técnica nº 34/2022/GERE/SRA (SEI 7064232), a Concessionária apresentou, por meio da Carta SBPA-ANAC-REG-220506-001 (SEI 7161355) esclarecimentos no sentido de que quando fez o seu plano de negócio em 2019, com exceção de despesas pontuais programáveis e previsíveis, realizou o orçamento em base anual, distribuindo os custos e despesas de maneira linear durante os meses ou, quando possível, proporcional aos passageiros estimados (sazonal), o que resulta em uma distribuição de custos muito mais linear do que o que realmente acontece na prática.
- 2.14. Defendeu, portanto a Concessionária que apesar do maior custo efetivamente realizado nos meses de novembro e dezembro de 2021, quando avaliado o ano de 2021 por completo, verifica-se que foi obtida uma redução de custos na ordem de 19%, quando comparado aos custos e despesas realizadas com os planejados, apresentando documentação comprobatória acostada aos autos.
- 2.15. Por fim, a Concessionária corroborou os valores contábeis (realizados) adotados pela área técnica para os meses em comento no cenário pós-COVID. Nesse sentido, a SRA formulou nova análise sobre o assunto (SEI 7210953, 7214513 e 7214300), considerando que diante dos esclarecimentos prestados pela Concessionária, *especialmente o maior detalhamento dos gastos incorridos nos meses finais de 2021, fundamentados pelos documentos encaminhados (SEI 7161357), contrato (Doc.1) e boletim de medição (Doc.2), aquela área técnica considera pertinente a revisão do entendimento esposado anteriormente pela Nota Técnica nº 34 (SEI 7064232).*
- 2.16. Desta forma, após trazer os valores de custos e despesas originalmente orçados para os meses de novembro e dezembro, no cenário base, mantidos os demais ajustes e conclusões da Nota Técnica nº 34, conclui a área técnica que o montante do desequilíbrio corresponde a R\$ 118.107.344,90 (cento e dezoito milhões, cento e sete mil trezentos e quarenta e quatro reais e noventa centavos), na data-base de 31 de dezembro de 2021.

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, Concessionária do Aeroporto Internacional de Porto Alegre, de modo a rever a Decisão ANAC nº 496, de 17 de dezembro de 2021, para considerar como valor referente ao desequilíbrio verificado em 2021, no Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2017 – SBPA, em razão dos prejuízos causados pela pandemia de COVID-19, o montante corresponde a **R\$ 118.107.344,90 (cento e dezoito milhões, cento e sete mil trezentos e quarenta e quatro reais e noventa centavos), na data-base 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 01/06/2022, às 17:28, 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 **7258816** e o código CRC **2290AF4E**.

SEI nº 7258816