



## VOTO

**PROCESSO: 00058.037411/2022-17**

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

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei n.º 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, conforme disposto no artigo 8º, incisos XXI, XXIV e XLIII.

1.2. Por sua vez, nos termos do art. 9º, caput, do Regimento Interno da ANAC, alterado pela Resolução n.º 381, de 14 de julho de 2016, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.3. Nesse sentido, verifica-se que a matéria em discussão está dentro do escopo das competências para deliberação e decisão da Diretoria Colegiada da ANAC.

### 2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme exposto no relatório, trata-se de Recurso Administrativo protocolizado pela FRAPORT BRASIL S.A., Concessionária do Aeroporto Internacional de Porto Alegre, interposto em face da Decisão n.º 568/2022, desta Diretoria Colegiada, que aprovou a Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão n.º 001/ANAC/2017 – SBPA, em decorrência dos impactos da pandemia de COVID-19 na concessão durante o ano de 2022.

2.2. Em seu recurso, após breve relato sobre os fatos e comprovação da tempestividade da sua peça recursal, a Concessionária apresentou as razões de seu requerimento, discorrendo sobre os temas que, sob sua ótica, justificam a reforma da decisão. Em síntese, reconhece que há uma compreensível complexidade para separar os efeitos decorrentes da pandemia daqueles oriundos de outros fatores necessários para a projeção do PIB em 2022, contudo requer que o crescimento adotado pela ANAC para a definição do cenário base seja de 2,5% conforme o Plano de Negócios da Concessionária, valor este que, segundo alega, alinha-se com as projeções mais recentes do mercado brasileiro para o PIB de 2022 e que também foi utilizado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que embasaram a licitação da 7ª rodada de concessões.

2.3. Preliminarmente, cumpre observar que, na essência, as alegações apresentadas não diferem daquelas já examinadas no curso dos autos quando da elaboração da proposta de reequilíbrio. Todavia, com vistas a conferir maior respaldo à análise, a área técnica reforçou suas considerações sobre as alegações trazidas pela Concessionária em seu recurso consignadas na Nota Técnica 147 (7998026), as quais, adoto a íntegra da análise como fundamento das razões de decidir, especialmente com relação aos argumentos referentes às projeções de demanda realizadas nos EVTEAs e à estimativa de crescimento PIB 2022. Ademais passo a expor o que segue.

2.4. Inicialmente, é importante ressaltar o lapso temporal transcorrido desde o início da pandemia, bem como a ocorrência de vários eventos que impactaram a economia e o setor nesse período, de forma que, a meu ver, é desarrazoado manter a premissa de que a não realização de uma determinada projeção de demanda elaborada conforme o cenário vivenciado ainda em 2019 deve-se unicamente à pandemia. Por outro lado, o contrato define que o reequilíbrio cabe apenas na medida dos prejuízos efetiva e comprovadamente causados pelo evento gerador. A coexistência entre reconhecer que, em 2022, a concessão ainda foi impactada pela pandemia e, a evidente inviabilidade de uma separação precisa e objetiva do que seria exclusivamente esses resultados, daqueles provenientes de outros fatores, caracterizou-se como um desafio para quantificação do desequilíbrio em tela.

2.5. Nesse sentido, a área técnica propôs a adoção de um cenário base no qual o crescimento não realizado em decorrência da pandemia foi mais conservador do que nos anos anteriores. Esse racional está em consonância com a remanescência das ações restritivas para o controle da pandemia no período, tanto que, em 22 de abril de 2022, o Governo Federal declarou o fim da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional causada pela pandemia da Covid-19 no Brasil.

2.6. Cabe enfatizar que, a área técnica não buscou estimar um PIB sem a pandemia, mas tão somente, manter as premissas metodológicas de estimativas aproximadas dos prejuízos às concessões aeroportuárias em função da Covid-19, ao mesmo tempo em que se reconheceu que um desempenho do setor inferior às projeções feitas pela Concessionária em 2019 já não pode mais ser atribuído unicamente à pandemia. Por outro lado, como bem frisou a SRA, o PIB de 2022 ainda é resultado da retomada econômica pós pandemia tendo em vista a drástica queda do indicador em 2020 e o início da recuperação em 2021. Veja que para o ano de 2023, o Boletim Focus divulgado em 27/02/2023 prevê um crescimento da ordem de 0,84%.

2.7. Dessa forma, para a recomposição econômico-financeira em 2022, a área técnica considerou um crescimento de 1% aliado às mesmas elasticidades-renda adotadas no REEF 2021, quais sejam, de 2 para o tráfego doméstico e de 1,9 para o internacional. Nesse ponto, transcrevo o seguinte excerto da área técnica:

9. Como se vê, a expectativa de crescimento para 2022, no cenário presente, não serve como parâmetro para supor qual seria o crescimento desse ano em um cenário sem pandemia, como pede a Concessionária. Isso, pois, conforme dito anteriormente, a variação percentual estimada parte de uma base diferente daquela de um cenário livre do evento. Adicionalmente, conforme atestam as análises veiculadas, o crescimento observado neste ano é fruto do movimento de retomada econômica, bem como das medidas de estímulo econômico lançadas pelo Governo como forma de enfrentamento da pandemia. Nessa esteira, a previsão de crescimento para 2023 é bem conservadora, uma vez que se espera que o efeito retomada pós-pandemia tenda a arrefecer. (7998026)

2.8. Cabe ainda ressaltar que, inobstante o não crescimento da demanda de passageiros entre 2018 e 2019 no aeroporto de Porto Alegre, para fins de recomposição do equilíbrio contratual devido à pandemia, nas análises ano a ano empreendidas até o momento, a Agência considerou na construção do cenário base, o incremento de demanda em cerca de 10% nesses 3 anos reequilibrados, o que, a meu ver, demonstra razoabilidade nas análises e avaliações das projeções, sem prejuízo, é claro, das críticas em relação à discricionariedade inerente a este procedimento. Neste quesito, reforço o que a área técnica registrou:

36. Por fim, vale asseverar que a proposta aqui apresentada estará sujeita a críticas quanto à acuracidade das estimativas dos prejuízos decorrentes da pandemia. Determinados críticos poderão considerá-la austera, avaliando que os resultados obtidos não são suficientes para a recomposição dos prejuízos. Outros poderão considerá-la generosa, avaliando que a recomposição produz cenário mais favorável do que os aeroportos teriam sem a ocorrência da pandemia.

37. Entretanto, diante das incertezas inerentes ao longo período em que houve impactos da Covid-19, deve-se reconhecer que, qualquer que fosse a metodologia adotada, seria necessário definir, discricionariamente, um conjunto de premissas que estariam, da mesma forma, sujeitas a tais contestações. (7517676)

2.9. Deste modo, entendo não ser cabível a pretensão de reconsideração do ajuste proposto sobre as projeções de receitas tarifárias, uma vez que não foram trazidos aos autos justificativas hábeis a proporcionar a revisão da Decisão proferida por este Colegiado.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO CONHECIMENTO** do presente Recurso Administrativo para, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, com a manutenção da Decisão n.º 568/2022, nos termos aprovados por esta Diretoria Colegiada.

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**  
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 01/03/2023, às 15:29, 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 **8220592** e o código CRC **1A73E4C6**.