



## VOTO

**PROCESSO: 00058.018711/2022-99**

**INTERESSADO: SPE CONCESSIONARIA AEROESTE AEROPORTOS S.A.**

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seus arts. 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo desta Agência.

1.2. Conforme o Regimento Interno, em seu art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.3. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à deliberação e decisão.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Cerca de seis meses após a eficácia da Concessão dos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, o mundo deparou-se com a situação de emergência em saúde pública causada pela pandemia de Covid-19. No Brasil, ela perdurou oficialmente por mais de dois anos e, durante o gerenciamento da crise, autoridades públicas adotaram medidas restritivas de deslocamentos de pessoas e mercadorias, as quais impactaram diretamente no orçamento das concessões.

2.2. Tempestiva e estritamente subordinada às matrizes de riscos contratuais, a ANAC reconheceu o direito das Concessionárias em terem seus prejuízos diretamente causados pela pandemia reparados pelo Poder Público. Em cada concessão, além de quantificar esses impactos, a Agência buscou endereçar as soluções que pudessem mitigar os efeitos no fluxo de caixa da Concessionária no menor prazo praticável, visando resguardar a continuidade da prestação dos serviços prestados aos usuários dos aeroportos.

2.3. Se por um lado os efeitos nos caixas das Concessionárias ocorriam concomitantemente à pandemia, por outro, os mecanismos dispostos ao Poder Concedente para repará-los eram limitados às nuances de cada ajuste contratual.

2.4. Nos Contratos das primeiras rodadas (até a terceira), a proposta vencedora do leilão foi dividida em parcelas de vencimento anual, conforme a duração de cada concessão, resultando em outorgas fixas expressivas. Para esses contratos, a compensação dos prejuízos está seguindo a lógica do próprio certame, qual seja, o ônus e o bônus pela concessão estão sendo apurados dentro do bojo das contribuições ao Tesouro. Isso permitiu que as compensações andassem quase que simultaneamente aos prejuízos, de maneira que a maioria dos reequilíbrios foram executados no mesmo ano do dano.

2.5. Já nas concessões mais recentes (quarta e quinta rodadas), que incluem a peticionária, as outorgas fixas, quando existentes, são consideravelmente menores, já que a maior parte do lance inicial foi

pago logo na assinatura do Contrato. Para esses grupos, dentro das alternativas limitadas que os Contratos oferecem<sup>[1]</sup>, a opção inicial foi a de majorar temporariamente tarifas aeroportuárias. Para as concessões da 4ª rodada que tinham contribuições fixas e variáveis a vencerem no curto prazo, além do incremento das tarifas, o montante do reequilíbrio Covid também tem sido compensado nessas parcelas. Houve ainda o caso da concessão do aeroporto de Salvador, em que a ANAC, adicionalmente às compensações nas outorgas vincendas, deferiu o pedido da Concessionária para a postergação de investimento obrigatório da Fase I-C.

2.6. De fato, o que se percebe é que à medida que as alternativas foram surgindo, a Agência se debruçou em analisar caso a caso. Mais um exemplo disso é que, com a edição da Lei n.º 14.174/2021 e da Portaria n.º 455 de 21/04/2022, do então Ministério da Infraestrutura, que permitiram aos aeroportos a antecipação do pagamento de outorgas futuras com descontos incentivados, a Agência viabilizou às pleiteantes, a utilização do crédito do reequilíbrio para antecipar parte das parcelas dessas outorgas.

2.7. A ANAC vem oportunizando, no curso das recomposições e dentro das balizas contratuais, que as Concessionárias proponham mecanismos compensatórios que sejam mais eficazes aos seus objetivos e, ao mesmo tempo, que não repercutam em ônus excessivos aos usuários do aeroporto.

2.8. Retomando o presente caso, cumpre observar que nos termos do item 2.17 do Contrato, não há previsão para outorga fixa anual, ou seja, o lance inicial ofertado no leilão foi pago antes da eficácia do Contrato. A contribuição variável<sup>[2]</sup> incidirá somente a partir de 2025, em percentual de 0,04% da receita bruta a ser auferida em 2024, alcançando seu valor máximo de 0,19% em 2029, enquanto nos contratos da 4ª rodada essa alíquota é fixada em 5% da receita bruta, mais de 20 vezes superior ao da peticionária. A estrutura de pagamentos de outorgas do contrato da Aeroeste torna impraticável compensar os efeitos econômicos e financeiros da pandemia em futuras contribuições ao Tesouro.

2.9. Diante desse contexto, devo rememorar que, quando relatei originariamente os pleitos de revisão extraordinária decorrente dos efeitos econômicos e financeiros da pandemia de Covid-19 nesse Contrato tanto em 2020 como em 2021, me deparei, nas duas ocasiões, com pedidos da Concessionária para majoração das tarifas de embarque do aeroporto de Cuiabá. No pleito de 2020, a Concessionária pediu a majoração em 35% do valor da tarifa vigente à época. Com vistas a não impactar sobremaneira os passageiros, propus ao Colegiado aumentar a tarifa em apenas 10%. Já no pleito de 2021, minha deliberação foi pela recusa em aprovar qualquer valor adicional ao que já havia sido aceito. Atualmente, em virtude de reanálise dessas decisões em sede recursal, a tarifa de embarque foi majorada em 20% para recompor os prejuízos referentes a 2020, e em mais 9% para recompor os prejuízos de 2021 – estes últimos ainda se encontram em fase de implementação. Mesmo nesse patamar de aumento a Concessionária alega que somente cerca de 18% dos prejuízos ocorridos em 2020 foram reparados.

2.10. Como medida mitigadora à distorção temporal da recuperação do caixa da Concessionária, os saldos dos reequilíbrios são atualizados pelo IPCA e reajustados pela taxa de desconto de fluxo de caixa marginal estabelecida no contrato, procedimentos que valem tanto para recomposição em favor do poder público como em favor da concessionária.

2.11. No presente caso, da forma como está sendo implementada a recomposição, embora a análise econômica projete uma recuperação do equilíbrio em longo prazo, a Concessionária alega que os recursos financeiros no curto prazo podem afetar a concessão. Assim, a Aeroeste traz à mesa proposta de alteração contratual, com vistas a postergar a data de conclusão dos investimentos obrigatórios da Fase I-B até 31/12/2023. Como essa postergação geraria ganho econômico para a Concessionária, a situação ensejaria em reequilíbrio em favor do Poder Público, montante que seria compensado nos saldos dos reequilíbrios Covid-19 nos anos de 2020 e 2021.

2.12. A meu ver, da mesma forma que temos oportunizado às Concessionárias possibilidades legais para reparar os efeitos da pandemia no prazo que gere a menor distorção praticável, entendo que a proposta apresentada pela Aeroeste: (i) é singular, (ii) cinge-se ao caso concreto - seja pelo contexto

pandêmico logo no início da concessão, seja pela estrutura contratual do Bloco, (iii) encontra amparo legal e contratual, pois é uma das maneiras expressamente previstas para implementar a recomposição econômico-financeira e, por último, (iv) atende ao interesse público, uma vez que permite a redução imediata das tarifas de embarque, reduz o tempo que essas tarifas ficarão majoradas para os passageiros, e contribui para a continuidade da prestação de serviços nos aeroportos do Bloco, tendo em vista a viabilização da recuperação do caixa da Concessionária em curto prazo.

2.13. Portanto, avalio que a medida é eficiente à luz contratual e atende ao interesse público.

2.14. Com relação à majoração tarifária vigente, julgo ser adequada a retomada da primeira decisão em que fui relator, entendendo que é razoável e alinha-se com o deferido para outras Concessionárias a majoração temporária correspondente à apenas 10% da receita teto por passageiro do aeroporto de Cuiabá o que resultará na manutenção de apenas uma parcela extraordinária no valor de R\$ 4,15<sup>[3]</sup>. Assim, devem ser revogados os dois aumentos adicionais ora aprovados (R\$ 4,10 em 24/03/2022 - a valores atual e, R\$ 3,90 em 17/03/2023), o que na prática resultará na redução imediata de R\$ 8,00 na tarifa teto de embarque do aeroporto de Cuiabá. Não obstante, se após o encontro de contas dos reequilíbrios ainda existir saldo a ser recomposto em favor da Concessionária e, após estarem disponíveis aos passageiros o nível de serviço estabelecido no Contrato, o valor da majoração tarifária extraordinária poderá ser revisto pela Agência.

2.15. Ademais, como condição resolutiva desta Decisão a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA deverá apresentar a este Colegiado, em até 30 (trinta) dias a contar da sua publicação, proposta bilateral de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que promova a postergação da Fase I-B para até 31 de dezembro de 2023, que contenha o valor estimado a ser recomposto em favor do Poder Concedente, o qual será posteriormente revisado conforme os valores efetivamente realizados. O Termo Aditivo poderá ainda, dispor de outros itens que se fizerem necessários para implementação completa da presente Decisão, inclusive no que no toca aos aspectos da incidência de penalidades por eventuais inadimplementos após o prazo postergado. Neste sentido, é imperiosa a colaboração tempestiva da Concessionária em prestar todas as informações que a SRA julgar necessárias para o cômputo da estimativa dos montantes envolvidos.

2.16. No tocante ao procedimento do cálculo do reequilíbrio, o qual deverá considerar apenas o deslocamento no tempo do montante total dos dispêndios relativos aos investimentos previstos na Fase I-B entendo que, como o evento que ensejou a revisão extraordinária foi justamente a postergação do conjunto total de investimentos necessários para adimplir a tal etapa contratual e, que esses investimentos estão sendo realizados de forma independente em cada aeroporto, para fins da elaboração do fluxo de caixa marginal que determinará o valor da compensação financeira decorrente dos impactos da alteração contratual, a área técnica deve considerar: (i) o valor integral dos investimentos necessários para a Fase I-B de cada aeroporto na data-base de 04/06/2023 e (ii) a data da conclusão de todas as exigências contratuais para a Fase I-B de cada aeroporto. Para a estimativa que constará no Termo Aditivo, deverá ser considerado o valor informado pela Concessionária, bem como as datas de conclusão da Fase I-B de cada aeroporto prevista pela Concessionária<sup>[4]</sup>. O valor final (revisado) do montante a ser reequilibrado se dará pelo valor integral do investimento de cada aeroporto até a data do adimplemento atestado pela área técnica.

2.17. Adicionalmente, ressalto que o nível de serviço contratual, nos termos do item 2.27 do Contrato, somente será exigido após iniciar a Fase II da concessão, ou seja, após o término da Fase I-B postergada. Por outro lado, o monitoramento e a fiscalização da qualidade dos serviços prestados pela Aeroeste serão mantidos pela ANAC e a Concessionária tem por dever prover as melhores ações para reduzir os impactos das obras nas operações dos aeroportos.

2.18. Por fim, considerando que o estabelecimento dos investimentos e dos marcos temporais consignados no Anexo 2 do Contrato de Concessão dos Aeroportos do Bloco Centro Oeste sobrevieram de diretriz de política pública trazida pelo Ofício n.º 30/2018/GM/MTPA, de 8 de maio de

2018, assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, comando máximo do Ministério Setorial à época, caso o Colegiado decida pela prorrogação da Fase I-B da concessão em pauta, o atual Ministério de Portos e Aeroportos - MPA deve ser imediatamente oficiado.

### 3. DO VOTO

3.1. Por todo o exposto, considerando a necessidade de recomposição econômico-financeira de maneira tempestiva e o interesse público em minorar os impactos aos passageiros, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao provimento parcial do pleito apresentado pela Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A. (COA), de maneira que se prorroguem as obrigações contratuais da Fase I-B até 31 de dezembro de 2023 em substituição aos aumentos tarifários implementado pelas Decisões n.º 517 de 24/03/2022 e n.º 603 de 17/03/2023, observado o disposto nos itens 2.14 a 2.18 deste Voto.

3.2. Encaminhem-se os autos do processo à SRA e à ASTEC para que se procedam os trâmites necessários.

3.3. É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**  
Diretor

[1] 6.25. Cabe à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

6.25.1. alteração do valor das Tarifas;

6.25.2. alteração do prazo da Concessão;

6.25.3. alteração das obrigações contratuais da Concessionária;

6.25.4. revisão da Contribuição ao Sistema devida pela Concessionária, mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, após prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura; ou

6.25.5. outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária, mediante prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura.

[2] 2.17. A primeira Contribuição Variável da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:

Período	Alíquota
Da data de eficácia do contrato até o quarto ano-calendário completo	Zero
Quinto ano	0,04%
Sexto ano	0,07%
Sétimo ano	0,11%
Oitavo ano	0,15%
Até o final da concessão	0,19%

Receita bruta em 2021: R\$ 62,224 Mi. Por exemplo, 0,19% da RB2021 = R\$ 118 mil / REEF COVID apurado em 2020: 16Mi (135 vezes maior que esse percentual sobre a Receita Bruta)

(disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos/bloco-centro-oeste/documentos-relacionados/demonstracoes-financeiras/2021/view>)

[3]

Resumo COA	Receita Teto ordinária	Parcela adicional 01	Parcela adicional 02	Parcela 01 + Parcela 02	RT + parcelas extraordinárias	Observação	
REEF 2020 (16,5 Mi)	Decisão 494, 16/12/2021	R\$ 35,41	R\$ 3,54	xxx	R\$ 3,54	R\$ 38,95	*Decisão originária: majoração da tarifa de embarque em 10% da RT
	atualização (IPCA) 01/01/2022	R\$ 39,21	R\$ 3,54	xxx	R\$ 3,54	R\$ 42,75	* IPCA 2021
	Decisão 517, 24/03/2022	R\$ 39,21	R\$ 7,79	xxx	R\$ 7,79	R\$ 47,00	* Decisão em sede de recurso: majoração em 20% da RT
REEF 2021 (11,5 Mi)	Decisão 541, 29/06/2022	R\$ 39,21	R\$ 7,79	R\$ 0,00	R\$ 7,79	R\$ 47,00	*Decisão originária: indeferimento de nova majoração tarifária
	atualização (IPCA) 01/01/2023	R\$ 41,53	R\$ 8,25	R\$ 0,00	R\$ 8,25	R\$ 49,78	* IPCA 2022
	Decisão 603, 17/03/2023	R\$ 41,53	R\$ 8,25	R\$ 3,90	R\$ 12,15	R\$ 53,68	*Decisão em sede de recurso: aprovação de nova parcela extraordinária na tarifa de embarque
* Mantendo-se apenas a majoração tarifária aprovada pela Decisão n.º 494, ou seja, o correspondente a 10% da Receita Teto por passageiro, o valor da parcela adicional a ser mantida será de R\$ 4,15							

[4] A título exemplificativo, supondo que a Concessionária informe (demonstre) que os valores integrais de investimentos necessários para a conclusão da Fase I-B do aeroporto XXXX é de R\$ YYY Mi a valores de 04/06/2023 e que a conclusão final de todo o escopo da Fase I-B desse aeroporto se dará em 15/11/2023, o valor a ser reequilibrado será a diferença entre o valor dos

investimentos em 15/11/2023 (calculado com base no valor informado de R\$ YYY Mi, reajustados pela Taxa de Desconto de Fluxo de Caixa Marginal vigente no valor de 8,86% e atualizados pelo IPCA do período) e aqueles com data-base de 04/06/2023. Portanto, esse será o valor a ser reequilibrado para o aeroporto XXXX na data base ZZ/ZZ/23, que deverá constar do Termo Aditivo.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 11/04/2023, às 23:37, 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 **8476266** e o código CRC **8ECCA84D**.