



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL

PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
PROTOCOLO

PARECER n. 00015/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.086703/2023-56

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM. CONCESSÃO DE AEROPORTOS.

EMENTA: Direito administrativo. Contrato de Concessão de infraestrutura aeroportuária. **Aeroportos do Bloco Nordeste**. Pleito de revisão extraordinária. Impactos da pandemia de Covid-19. Efeitos em 2023. Enquadramento na matriz de risco. Contornos da alocação de risco contratual. Divisa do evento de força maior e caso fortuito com risco de demanda. Exigências quanto à comprovação dos prejuízo e nexo de causalidade. Inteligência da Lei n. 8.987, de 1995, dos dispositivos contratuais e da Resolução ANAC n. 528, de 2019. Possibilidade de prosseguimento, observadas as recomendações. Sugestão de assinatura de termo bilateral.

1. RELATÓRIO

1. Cuidam os autos de pedido de revisão extraordinária do Contrato de Concessão dos aeroportos do Bloco Nordeste, apresentado em 28/12/2023 conforme Carta (9505870), por meio da qual requer a Concessionária compensação pelos prejuízos causados pela pandemia de Covid-19 no ano de 2023, no valor de R\$ 38.348.411,72.

2. Aduz a Concessionária que o valor pleiteado utiliza-se da metodologia de cálculo deferida pela ANAC nos pleitos apresentados pelas demais concessionárias, sem prejuízo das suas ressalvas apresentadas.

3. Sustenta o seu pedido no artigo 37, XXI, da Constituição Federal, nos artigos 9º e 10 da Lei nº 8.987/1995 e no Contrato de Concessão nº 4 001/ANAC/2019 – Nordeste, especialmente na subcláusula 6.23 e seguintes que tratam do procedimento de revisão extraordinária para recompor a equação contratual. Expõe os fatos que ensejaram o desequilíbrio contratual (Tópico II); trata do enquadramento dos referidos fatos como riscos atribuídos ao Poder Concedente (Tópico III); indica os custos adicionais e o valor do desequilíbrio serão detalhados (Tópico IV); e, por fim, apresenta a conclusão e os pedidos formulados pela Concessionária (Tópico V). A Concessionária anexou ao pedido inicial a Planilha DOC. 4 – Dados Financeiros (9505914).

4. A análise técnica inicial da matéria restou a cargo da Nota Técnica n° 3/2024/GERE/SRA (**9541177**), da Gerência de Regulação Econômica da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, GERE, que aferiu o desequilíbrio no montante de R\$ 41.054.047,89 (quarenta e um milhões, cinquenta e quatro mil, quarenta e sete reais e oitenta e nove centavos), na data-base de 31 de dezembro de 2023, mas solicitou a apreciação da Concessionária, além da substituição os valores de receitas, custos e impostos que compõem o cenário pós-covid por valores efetivamente realizados no mês de dezembro.

5. A Concessionária se manifestou (9594995), juntando os dados efetivamente realizados em dezembro de 2023, manteve as ressalvas constantes da petição de desequilíbrio e reiterou que o reequilíbrio seja concedido por meio da manutenção da cobrança de adicional de tarifa, previsto no contrato de concessão. Ressaltou que o deferimento não implicará em nenhum impacto aos usuários com aumento da tarifa, pois atualmente já é cobrado o adicional de tarifa, decorrente de reequilíbrios econômico-financeiros deferidos em anos anteriores.

6. A Carta foi devidamente analisada pela GERE (**9630185**) que concluiu que a pós atualização do Fluxo de Caixa Operacional Pós COVID-19, quanto ao período de dezembro de 2023, e do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE para o mês de dezembro de 2023, o valor referente ao desequilíbrio verificado em 2023 passou a corresponder a **R\$ 39.390.651,27 (trinta e nove milhões, trezentos e noventa mil, seiscentos e cinquenta e um reais e vinte e sete centavos)**, conforme Planilha FCM_AENA_GERE_2023_Pós Manifestação (**9630264**). No tocante ao meio de implementação do reequilíbrio, a GERE ressaltou que:

A esse respeito, esta área técnica pondera que, em razão do montante do desequilíbrio e das características dos contratos firmados a partir da 5ª rodada de concessão, o reequilíbrio por meio da manutenção da majoração das tarifas aeroportuárias, em adição ao desconto nas contribuições ao sistema, representa alternativa pertinente do ponto de vista técnico, a fim de promover o devido reequilíbrio da concessão, conforme previsto contratualmente. Todavia, cabe à Diretoria Colegiada da ANAC avaliar a pertinência da presente medida de recomposição do equilíbrio contratual em face do interesse público.

Sem mais, considerando a orientação constante do Parecer nº 00008/2017/PG/PFEANAC/PGF/AGU (**1139808**), recomenda-se o encaminhamento do presente processo para análise da Procuradoria Federal junto à ANAC quanto aos aspectos de regularidade e legalidade do procedimento adotado pela Agência. Recomenda-se, em sequência, o encaminhamento dos autos à Diretoria para deliberação, caso não haja objeções ou recomendações por parte da d. Procuradoria.

7. Anexada a minuta da decisão que a prova a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Bloco Nordeste (9626776), vieram os autos a esta Procuradoria, para análise e manifestação jurídica.

8. É o que importa relatar. Segue o Parecer.

2. ANÁLISE JURÍDICA

9. De saída, importa esclarecer que, da leitura do art. 131 da Constituição Federal de 1988, do art. 10, § 1º da Lei nº10.480, de 02 de julho de 2002, e do art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993, depreende-se que a análise

jurídica deve se ater à apreciação da legalidade dos atos, sem a avaliação dos elementos técnicos e de conveniência e oportunidade, cujo juízo é de atribuição exclusiva da Administração. A assertiva é ainda corroborada pelo Enunciado nº 7 do Manual de Boas Práticas Consultivas da Advocacia-Geral da União.

10. Nesse sentido, cinge-se a presente análise jurídica às informações e documentos acostados aos autos pela Administração, sem adentrar à esfera da demonstração e quantificação matemática dos impactos empreendidos pelos efeitos da pandemia da Covid-19 nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária.

11. Registre-se, desde logo, nos termos já delineados acima, que não compete a esta PF/ANAC revisar os cálculos e a metodologia apresentados pela área técnica e tampouco atestar a sua correção e a adequação da forma de implementação da recomposição. Tal matéria reveste-se de cunho eminentemente técnico, cuja avaliação refoge aos conhecimentos e às atribuições do órgão de consultoria jurídica. Analisa-se, de outro lado, a conformação da proposta ao procedimento legal e às previsões contratuais e normativas que disciplinam a matéria.

12. A área técnica apurou o impacto econômico-financeiro resultante do evento, circunscrito ao período de janeiro a dezembro do ano de 2023. Concluiu que "a despeito do fim da emergência sanitária, parte da frustração atual do nível da demanda pode ser atribuído à pandemia, por razões diversas, que não exatamente por causas relacionadas diretamente às ações para enfrentamento da pandemia como se deu em anos anteriores. Acrescentou ser razoável supor que uma demanda inferior ao cenário base estabelecido anteriormente (2022) seria resultante de efeitos econômicos remanescentes da pandemia que tem como resultado o atraso da retomada da demanda pelo transporte aéreo.

2.1 Do enquadramento dos impactos econômicos remanescentes da pandemia na matriz de riscos contratual

13. De partida, tal como já registrado nas análises jurídicas empreendidas nos anos anteriores quanto ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão pelos prejuízos causados pela pandemia de Covid-19, cumpre, de plano, afastar quaisquer alegações da Concessionária quanto à aplicação da teoria da imprevisão como parâmetro norteador da revisão extraordinária ora vindicada.

14. A previsão do art. 65, II, "d" da Lei n. 8.666, de 1993, normativo em que esteia a teoria da imprevisão, tem o seu campo de aplicação restrinido aos contratos regidos por aquele diploma legislativo, que trata de contratações administrativas comuns, de curto prazo, que preveem o desembolso de recursos administrativos para a aquisição ou para a prestação de serviço e que engendram uma relação sinaligmática e comutativa. A própria evolução normativa sinaliza a necessidade de distribuição antecipada dos riscos nos contratos de concessão, conforme se depreende da Lei n. 11.079, de 2004, e do Decreto n. 7.624, de 2011 (art. 14, caput e II).

15. Nessa linha, a Procuradoria Federal junto à ANAC já sedimentou o entendimento no sentido de que os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária não comportam a aplicação da teoria da imprevisão, uma vez que contém uma matriz de risco em cujo sistema se contemplam os eventos futuros e incertos que podem acometer a vida da concessão.

16. Assim é que, nas revisões deferidas em relação aos anos de 2020, 2021 e 2022, restou o evento caracterizado como força maior ou caso fortuito, com seu enquadramento na cláusula 5.2.8 do Contrato de Concessão. As peculiaridades da situação fática e das metodologias empregadas em relação a cada um daqueles períodos encontram-se explicitadas nas Notas Técnicas nº 24/2021/GERE/SRA (5595105); nº 27/2022/GERE/SRA (6941672); e nº 16/2023/GERE/SRA (8229646).

17. No tocante aos efeitos da pandemia no ano de 2023, por sua vez, aponta a Nota Técnica nº 3/2024/GERE/SRA:

De início, vale salientar que a realidade vigente em 2023 difere daquela que permitiu, de forma inequívoca, o enquadramento na matriz de riscos dos pleitos apresentados nos últimos três anos.

Isso, pois, é evidente que a pandemia deixou de exercer impacto direto sobre o transporte aéreo, uma vez que não há mais restrições governamentais à circulação de pessoas ou às atividades econômicas, tampouco a disseminação da doença tem sido causa para cancelamento de voos ou de viagens pelos passageiros, como se deu com a ômicron no início de 2022. Em outras palavras, não há evidências de que a contaminação pela Covid *per se* seja causa de frustração de demanda no presente ano.

Portanto, o presente pleito busca compensação pela frustração de demanda que persiste em 2023 o qual alega ser decorrência da pandemia, especialmente em razão dos efeitos econômicos resultantes do evento, conforme destacou em seu pleito (9505870).

Nessa esteira, observa-se que a demanda nos aeroportos do Bloco Nordeste, em 2023, embora tenha atingido o nível pré-pandêmico (2019) no tocante aos voos domésticos, está aquém da demanda estabelecida para o cenário base de 2022. Os voos internacionais, por sua vez, ainda não alcançaram a demanda observada no ano de 2019.

(...)

É razoável pressupor que, a despeito do fim da emergência sanitária, parte da frustração atual do nível da demanda pode ser atribuído à pandemia, por razões diversas, que não exatamente por causas relacionadas diretamente às ações para enfrentamento da pandemia como se deu em anos anteriores.

Com efeito, não se contesta que um evento mundial, da magnitude da pandemia, tenha desencadeado efeitos econômicos prolongados, com implicações deletérias sobre a renda, inflação, desorganização da cadeia logística, entre outros, que estejam atrasando a retomada do transporte aéreo.

Nesse sentido, esta área técnica avalia que é razoável supor que uma demanda inferior ao cenário base estabelecido anteriormente (2022) seria resultante de efeitos econômicos remanescentes da pandemia que tem como resultado o atraso da retomada da demanda pelo transporte aéreo.

18. No mesmo sentido, nos diversos outros pedidos de reequilíbrio decorrentes dos impactos da Covid no ano de 2023, na 27ª Reunião Deliberativa Eletrônica da Diretoria Colegiada da ANAC, a Diretoria enquadrou os eventos ocorridos em 2023 nos riscos do Poder Concedente, discriminado no item 5.2.8. do Contrato de Concessão, que prevê:

5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.23 deste contrato:

(...)

5.2.8. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento.

19. Com efeito, do ponto de vista jurídico-contratual, os eventos ocorridos em 2023, assim como aqueles ocorridos entre 2020 e 2022, já foram enquadrados pela Diretoria Colegiada da Agência no item 5.2.8 do Contrato de Concessão, como eventos de caso fortuito e força maior. O que resta avaliar, por outro lado, é a extensão dos prejuízos, ou seja, se seus efeitos diretos igualmente se espalharam ou não para o período em ora análise.

2.2 Nexo de causalidade e comprovação dos prejuízos

20. Desde os primeiros processos de reequilíbrio covid, a Agência optou pela metodologia do recorte anual, a fim de avaliar os efeitos do evento a partir de dados mais próximos da realidade. A metodologia aplicada pela ANAC está baseada na própria cláusula 6.23 do Contrato de Concessão e pressupõe a comprovação dos prejuízos e o nexo de causalidade, nos seguintes termos:

6.23. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:

21. Assim, a questão que mais uma vez se impõe à Agência é a **segregação e comprovação do que de fato constitui efeito direto da pandemia das demais causas que ensejam variação da demanda do aeroporto. Tal separação, ressalte-se, mostra-se imprescindível em razão do risco da variação da demanda contratualmente alocado à Concessionária.**

22. Isso porque o próprio contrato de Concessão traz uma linha clara quanto à alocação do risco de demanda. Este é atribuído à Concessionária, nos termos das cláusulas 5.4. A variação da demanda é risco caro ao Contrato de Concessão, tanto assim que a opção por atribuir à Concessionária referido evento foi novamente reforçado na cláusula 5.5.3. do ajuste.

23. Esse, outrossim, é o contexto que ensejou as conclusões e recomendações anteriormente exaradas por esta Procuradoria e citadas na análise ora empreendida pela área técnica, a exemplo do Parecer n. 244/2020/PROT/PFEANAC/PFG/AGU (4916563), que pontuou a necessidade de se compatibilizar o risco de força maior e caso fortuito, contratualmente alocado ao Poder Concedente, ao risco de demanda alocado aos Concessionários, de modo a considerar como risco do Poder Concedente apenas a variação de demanda que tivesse nexo de causalidade direto com a pandemia; bem como do Parecer n. 143/2021/PROT/PFEANAC/PFG/AGU (6075565), que registrou que "*há de se estremar, no risco assumido pelo Poder Concedente, apenas a variação de demanda circunscrita à realidade viva da pandemia, enquanto perdurar esta. Atribuir a repercussão financeira de toda a variação de demanda com o mero cotejo do cenário pré-pandêmico ao cenário pós-pandêmico - ressalte-se que ainda sequer se chegou lá - ao Poder Concedente não encontra guarida na estrutura contratual, afronta a matriz de risco e macula a isonomia que norteou o julgamento da licitação da concessão*".

24. Tais recomendações, repise-se, permanecem integralmente válidas e se referem precisamente à necessidade de eventual recomposição econômico-financeira da concessão divisar os efeitos da pandemia dos demais riscos de demanda que se encontram contratualmente alocados à concessionária.

25. No caso concreto em epígrafe, observa-se que a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA analisou o pleito da Concessionária, nos termos da Nota Técnica nº 3/2024/GERE/SRA, com a seguinte justificativa:

Dessa forma, utilizando os pressupostos e metodologia da ANAC, foi utilizada a mesma demanda de tráfego do ano de 2022, sem crescimento, como em todos os demais pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro apreciados pela ANAC referentes ao ano de 2023. Partindo dos valores definidos nos demais pleitos, para passageiros e volume de carga, a Concessionária endereçou uma estimativa de crescimento de 0% conforme decisões da ANAC. Fixada a demanda esperada, os valores da Receita Tarifária de Passageiros e Aeronaves foram calculados mediante a multiplicação da demanda projetada pelas tarifas estabelecidas, com ajuste para alcançar a Receita-Teto estabelecida no Contrato de Concessão e atualizada por meio da Portaria 10.134/SRA/2022.

26. A Nota Técnica também ressaltou que, no julgamento de diversos outros pedidos de reequilíbrio decorrentes dos impactos da Covid no ano de 2023, na 27ª Reunião Deliberativa Eletrônica da Diretoria Colegiada da ANAC, a Diretoria já decidiu a respeito da metodologia, nos seguintes termos:

Mister também avaliar a adequabilidade da escolha, pela área técnica, da manutenção da demanda projetada para o cenário base de 2022 no cálculo do reequilíbrio para o ano de 2023. Conforme assinalado pela área técnica, as projeções realizadas por esta Agência visam a garantir o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos sem, contudo, atribuir indevidamente ao Poder Concedente toda a variação de demanda esperada pela Concessionária em suas projeções no cenário pré-pandêmico.

Julgo adequada, no mérito, tal simplificação metodológica, que busca estimar os prejuízos dos aeroportos em função da pandemia, porém considerando que outros fatores tenham contribuído para um desempenho inferior do setor em relação às projeções feitas no cenário pré-pandêmico. Adoto, portanto, tais argumentos como razões do presente voto, inclusive quanto à definição dos valores envolvidos e a forma de recomposição, a compensação por meio de abatimento das contribuições fixa e variável devidas pela Concessionária, mediante prévia anuência do Ministério de Portos e Aeroportos.

Ressalto ainda que o cálculo do reequilíbrio foi realizado considerando a diferença entre os fluxos de caixa operacional representativos dos cenários base adotado e o realizado no período de janeiro a dezembro de 2023. No entanto, a fim de permitir a aferição do montante mais próximo da realidade dos prejuízos causados pelo evento, será necessária a revisão do fluxo de caixa marginal em 2024, substituindo os valores estimados pelos efetivamente realizados no mesmo período (00058.055388/2023-15).

27. Ressalte-se que a análise a cargo da Agência deve dar-se sobre as consequências da pandemia para o contrato de concessão, no período pleiteado de 2023, e deve reposar em documentação técnica a ser aportada aos autos pela Concessionária e apreciada pela setorial competente no âmbito da ANAC, com o endereçamento, entre outros, da comprovação das perdas ou ganhos e do nexo de causalidade com o evento, bem como da segregação de outros fatores passíveis de influenciar a demanda do aeroporto.

28. Cabe, portanto, à concessionária, por força da Resolução ANAC n. 528, de 2019, consoante o disposto nos itens 6.23 e 6.24 do Contrato de Concessão, demonstrar a efetiva correlação dos seus prejuízos com a pandemia e eventual

afastamento dos efeitos oriundos de outras causas diversas incidentes sobre a demanda.

29. De outro lado, caberá à Diretoria Colegiada da ANAC, ao final, deliberar se o nexo causal encontra-se suficientemente demonstrado nos autos, ou seja, se parte dos efeitos atualmente verificados na demanda podem ser efetivamente ainda atribuídos à pandemia de Covid-19, bem como se a metodologia apresentada mostra-se adequada à sua delimitação.

30. Reitera-se o entendimento desta Procuradoria de que a questão ultrapassa a seara jurídica e se insere na verificação fática e avaliação técnico-metodológica dos eventuais efeitos remanescentes da pandemia na concessão durante o período pleiteado, a partir dos parâmetros jurídicos já delineados por esta Procuradoria. Contudo, ciente da complexidade das exigências de segregação e comprovação objetivas dos prejuízos e nexo de causalidade e das ressalvas apresentadas pela concessionária quanto à metodologia da Agência, esta Procuradoria reitera a sugestão da celebração de aditivos consensuais bilaterais, decorrentes de procedimentos de autocomposição, a fim de que as partes se comprometam de forma definitiva com as soluções ajustadas, abrindo-se mão de eventuais discussões posteriores acerca das mesmas questões.

31. Por fim, a área técnica manifestou-se de acordo com a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro proposta pela concessionária, por meio da manutenção de adicional de tarifa, ressaltando, contudo, que cabe à Diretoria da ANAC avaliar a pertinência da medida de recomposição do equilíbrio contratual em face do interesse público.

3. CONCLUSÃO

32. Ante todo o exposto, abstraídos os aspectos técnicos e de conveniência e oportunidade, apresenta esta Procuradoria as recomendações dirigidas à Administração, especialmente nos itens 27 a 30 e as balizas jurídicas aplicáveis aos procedimento de revisão extraordinária a serem deliberados pela Diretoria Colegiada da Agência, a quem compete deliberar acerca do pleito e da metodologia apresentada na Nota Técnica nº 3/2023/GERE/SRA e Despacho GERE 9630185 quanto à verificação de eventuais impactos econômicos remanescentes da pandemia de Covid-19 no período de janeiro a dezembro de 2023.

33. Registre-se, mais uma vez, que a presente análise não atesta, por ser matéria estritamente técnica, a correção da metodologia e das premissas pela área técnica, limitando-se aos aspectos de legalidade e regularidade formal do procedimento.

À consideração superior.

Brasília, 16 de fevereiro de 2024.

RENATA RESENDE RAMALHO COSTA
Procuradora Federal

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058086703202356 e da chave de acesso ba8096cc



Documento assinado eletronicamente por RENATA RESENDE RAMALHO COSTA BARROS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1405550384 e chave de acesso ba8096cc no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RENATA RESENDE RAMALHO COSTA BARROS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 16-02-2024 10:55. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
PROTOCOLO
DESPACHO n. 00115/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.086703/2023-56

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

1. Ciente e de acordo com os termos do Parecer nº 00015/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, que analisou a regularidade jurídica do feito, que tem por objeto o pedido de revisão extraordinária formulado pela Concessionária Aeroportos do Nordeste do Brasil S/A, para que o contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária tenha seu equilíbrio econômico-financeiro recomposto, a fim de compensar o impacto decorrente da pandemia Covid-19, no ano de 2023.

2. Ao final, alcançou-se o entendimento de que, abstraídos os aspectos técnicos e desde que observadas as recomendações pontuadas, o processo está regular, não se vislumbrando óbices jurídicos ao prosseguimento da proposta para avaliação e deliberação por parte da Diretoria.

3. Reitera-se observação já pontuada em processos similares com relação à importância de se buscar acordos mútuos para encerrar as demandas de revisão extraordinária em razão dos prejuízos decorrentes da pandemia de Covid-19.

No tocante à sugestão de adoção de procedimentos tendentes à autocomposição e celebração de aditivos consensuais bilaterais, enfatiza-se a importância de se buscar acordos mútuos para encerrar as demandas de revisão extraordinária em razão dos prejuízos decorrentes da pandemia de Covid-19, vez que a identificação dos seus efeitos para fins de caracterização e quantificação dos seus impactos tem se revelado tarefa complexa para ambas as partes. A celebração de aditivos contratuais consensuais bilaterais tem se mostrado um caminho eficaz na solução de contendas administrativas, prestigiando a boa-fé que deve permeiar a relação entre concessionária e concedente, evitando ainda litígios futuros. Nesse sentido, esta Procuradoria se coloca, desde já, à disposição para auxiliar e assessorar a SRA no que for necessário.

4. À consideração superior, com sugestão de posterior devolução à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA.

Brasília, 16 de fevereiro de 2024.

AMANDA LOIOLA CALUWAERTS
COORDENADORA DE MATÉRIA FINALÍSTICA

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058086703202356 e da chave de acesso ba8096cc



Documento assinado eletronicamente por AMANDA LOIOLA CALUWAERTS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1410173139 e chave de acesso ba8096cc no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): AMANDA LOIOLA CALUWAERTS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 16-02-2024 19:09. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
PROTOCOLO
DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00020/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.086703/2023-56

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

Aprovo. Encaminhe-se à SRA, em devolução.

Brasília, 19 de fevereiro de 2024.

RENATA CORDEIRO UCHOA FLORÊNCIO
PROCURADORA GERAL - PF/ANAC (em exercício)

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058086703202356 e da chave de acesso ba8096cc



Documento assinado eletronicamente por RENATA CORDEIRO UCHOA FLORENCIO, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1412238079 e chave de acesso ba8096cc no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RENATA CORDEIRO UCHOA FLORENCIO, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 19-02-2024 17:05. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.
