



## VOTO

**PROCESSO: 00058.077629/2024-68**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A [Lei nº 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. No âmbito da ANAC, por força do Regimento Interno, aprovado pela [Resolução nº 381](#), de 14 de julho de 2016, conforme art. 41, inciso VII, compete à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA efetuar a gestão dos contratos de concessão de aeroportos no âmbito da Agência, incluindo, por consequência, a proposição de aditivos contratuais.

1.3. Também, conforme disposto no Regimento Interno da ANAC, art. 9º, caput, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão sobre o ato normativo.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA propõe o aditamento bilateral ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2012 – SBBR com o objetivo de pacificar os entendimentos sobre as revisões extraordinárias efetivadas em razão da pandemia de Covid-19 sobre o Contrato de Concessão de Aeroporto nº 001/ANAC/2012 SBBR, celebrado em 14/06/2012 entre a Agência Nacional de Aviação Civil e a Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. e, conferir previsibilidade sobre a metodologia a ser adotada em eventuais futuras revisões extraordinárias sobre o mesmo evento.

2.2. Primeiramente, importa repisar que a proposta de Acordo Extrajudicial, construída entre a área técnica da Agência e a Concessionária, endereçando o consenso acerca das revisões extraordinárias por efeito da pandemia sobre a concessão, foi aprovada por este Colegiado, por unanimidade, nos termos do Voto DIR-LRI (10941721). Na ocasião, na qualidade de Relator, reforcei a robustez das análises técnicas tanto de viabilidade como de vantajosidade jurídica, econômica e operacional realizadas internamente na Agência, as quais subsidiaram a deliberação. Na ocasião, caso o acordo tivesse sucesso em sua celebração, a qual dependia de autorização de autoridades externas, o reequilíbrio para o ano de 2024, quantificado na nova metodologia também seria formalizado, nos termos da Decisão minutada no SEI 10906059.

2.3. Todavia, como a Procuradoria-Geral Federal entendeu se tratar de matéria inserida nas competências da Agência - revisão extraordinária de contrato de concessão - e que poderia ser formalizada por meio de termo aditivo contratual, dispensando-se a autorização de que trata a Lei n. 9.469, de 1997, o acordo extrajudicial não foi celebrado. Assim, a solução consensual foi adaptada ao modelo de aditamento contratual consensual/bilateral, o qual produzirá o mesmo efeito pacificador e estabilizador almejado com

a celebração do acordo extrajudicial. Dessa forma, confirmo o posicionamento exarado no Voto 10941721 e complemento com o que importa às razões de decidir.

2.4. De partida, com a devida escusa à repetição, avalio que é oportuno novamente enfatizar que o que está em deliberação nesta sessão, diferentemente do feito em anos anteriores em que se buscou reequilibrar os efeitos da pandemia limitados a cada ano corrente, é o endereçamento de todos os efeitos econômico-financeiros da pandemia que repercutiram e que ainda repercutem na concessão do aeroporto de Brasília, notadamente, àqueles que contratualmente devem suportados pelo Poder Concedente.

2.5. Com relação ao enquadramento jurídico do evento, a Procuradoria Federal em suas manifestações, ao tempo em que se posicionou no sentido de que a pandemia se entabula como evento de caso fortuito e força maior, sublinhou a necessidade de isolar seus impactos na concessão, apartando-os de outros eventos que também repercutem na aviação civil. A distinção privilegia a matriz de risco delineada no contrato de concessão e observa a atribuição, à Concessionária, do risco de demanda e do risco de custos operacionais e de investimentos, nos termos das cláusulas 5.4.3 e 5.4.11 e 5.4.2, 5.4.4, 5.4.9 e 5.4.10, respectivamente. Assim o simples cotejo entre cenários conjecturados pela Concessionária e os efetivamente realizados pós pandemia, não alcança a devida segregação dos efeitos diretos do caso fortuito e força maior – risco suportado pelo Poder Concedente, dos demais impactos gerados por outros eventos que não possuem relação de causalidade direta com a pandemia.

2.6. A complexidade da quantificação específica desses efeitos aumenta à medida que outros vêm se impondo sobre a realidade fática, contudo, na presente relação contratual, a boa-fé, que deve cingir o liame concessório, impõe um arquétipo de conduta a ambas as partes, no sentido da recíproca cooperação, com consideração dos interesses um do outro. Assim, a meu ver, a complexidade conjuntural não é uma barreira intransponível, contudo, para superá-la é muito relevante o exercício cooperativo.

2.7. Assim, área técnica da Agência revisitou todo o histórico que envolveu a quantificação do desequilíbrio calculado para os anos anteriores e confrontou as premissas e as formas de cálculos com o cenário atual. A conclusão indicou a necessidade de promover ajustes à metodologia alinhando-a a incentivos mais eficientes e que pudessem refletir, de maneira mais próxima, os efeitos remanescentes da pandemia no aeroporto.

2.8. Dessa forma, a proposta desenvolvida pela área técnica e anuída pela Concessionária pacificará a metodologia de quantificação para eventuais pleitos futuros, ao mesmo tempo em que a Concessionária renunciará ao direito a rediscutir ou a apresentar novos pleitos em relação aos reequilíbrios já decididos. Para chegar a este feito, é evidente que fora empreendido esforço cooperativo entre as partes para se acomodar nas premissas e nos parâmetros a razoabilidade que pudesse refletir plausivelmente os efeitos da pandemia na concessão. Assim, a meu ver, avalio que o nexo causal entre a pandemia e a demanda de passageiros realizada especificamente no aeroporto de Brasília em 2024, bem como a quantificação de seus efeitos encontram-se suficientemente demonstrados nos autos deste processo e do processo SEI 00058.104846/2024-38 e, portanto, adoto tais avaliações como fundamentos neste Voto.

2.9. De igual modo, no que tange à forma de recomposição do reequilíbrio escolhida, avalio que está devidamente justificada pela SRA no SEI 11022325 e confirmada pela Concessionária no SEI 11025298 e, reforço, que esta medida foi a utilizada para o reequilíbrio dos anos anteriores na concessão do aeroporto de Brasília. Inobstante, repiso a necessidade de que, caso a revisão extraordinária seja aprovada por este Colegiado, antes da assinatura do Termo Aditivo, o Ministério de Portos e Aeroportos deverá anuir à tal proposição tendo em vista o disposto no §1º do art. 18 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011.

2.10. Por fim, vale sublinhar que a solução em deliberação além de cumprir a recomendação exarada pela Procuradoria Federal Especializada junto à Anac e acatada pela Diretoria quando da deliberação do reequilíbrio referente ao ano de 2023<sup>11</sup>, preservando o interesse público, a segurança

jurídica dos contratos e reduzindo a litigiosidade das contendas administrativas, deverá estabilizar a equação econômico-financeira contratual, com a vinculação das partes ao aditamento alcançado.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, considerando os elementos constantes nos autos, em especial as análises técnicas formulada pela SRA, bem como as manifestações da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, **VOTO FAVORAVELMENTE à celebração do Termo Aditivo bilateral ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2012 - SBBR**, na forma como proposta pela SRA e anuída pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Brasília (11022801) e, à consequente aprovação da revisão extraordinária em razão dos impactos da pandemia de COVID-19 no ano de 2024, também na forma como proposta pela área técnica (11022962).

3.2. Havendo a aprovação da Diretoria Colegiada em relação ao voto, determino o encaminhamento imediato do feito ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, em cumprimento ao §1º do art. 18 do Decreto nº 7.624/2011, para que se manifeste no que concerne à forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão das contribuições devidas pela concessionária.

É como voto.

**LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**  
Diretor

---

 “Quanto à análise da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, ressalto que aquela opinou pela regularidade do feito, não vislumbrando óbices jurídicos ao seu prosseguimento, recomendando, em breve síntese, a busca pela celebração de aditivos consensuais bilaterais, a fim de que as partes se comprometam de forma definitiva com as soluções ajustadas. Nesse sentido, julgo que tal recomendação deva ser incorporada, pela área técnica, em eventuais pedidos congêneres no futuro, que permitam às partes discutir amplamente as premissas adotadas nas pretensões almejadas, visando a garantir o interesse público, a segurança jurídica dos contratos e reduzir a litigiosidade das contendas administrativas.” (Voto 9374810)

---



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 14/01/2025, às 16:37, 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 **11026772** e o código CRC **7EC97D38**.