



RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO EXERCÍCIO DE 2020

Campinas, 26 de março de 2021

Senhores Acionistas,

A Administração da Aeroportos Brasil - Viracopos S.A. (“ABV”, “Companhia” ou “Concessionária”), em atendimento às disposições legais e estatutárias, submete à apreciação dos Senhores o Relatório da Administração e as Demonstrações Financeiras da Companhia relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2020, acompanhados do Relatório dos Auditores Independentes. Toda a documentação relativa às Demonstrações Financeiras apresentadas está à disposição dos senhores acionistas na sede da Companhia.

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2020 foi extremamente desafiador para todos, em função da pandemia do Coronavírus (Sars-CoV-2). Para nós, não foi diferente. Nossa capacidade de adaptação e resposta a situações adversas foi posta à prova e conseguimos responder à altura, entregando um resultado financeiro muito em linha com a expectativa que tínhamos no início do exercício, refletida no nosso orçamento anual. Isto sem nos descuidar da saúde dos nossos colaboradores e clientes.

A movimentação de passageiros por Viracopos sofreu uma retração anual de -36,62%, enquanto o movimento de pousos e decolagens de aeronaves experimentou uma queda de -35,61% contra o ano anterior (73.698 contra 114.459). 6,7 milhões de passageiros passaram por Viracopos em 2020, contra quase 10,6 milhões no ano de 2019. Em abril de 2020, no auge da crise a retração foi de aproximadamente -80% sobre o número de passageiros de abril de 2019. A partir daí, experimentamos

um crescimento médio de 22,96% ao mês, de modo que o número de passageiros de dez/20 foi apenas -11,84% do número verificado em Dez/19.

Na linha de negócios de cargas, por outro lado, registramos, em 2020, recorde histórico desde o início da concessão, superando em 8,66% o recorde anterior (2018). Experimentamos, em 2020, um aumento +18% sobre o volume movimentado no ano de 2019. Foram 262.214 toneladas em 2020 contra 221.915 toneladas em 2019. Na linha de importação, de longe a mais representativa para a Companhia em termos de receita, houve um pequeno acréscimo de +2% no volume de cargas movimentadas no ano. Foram 120.485 toneladas em 2020, contra 117.605 toneladas em 2019. Isto, combinado com o real mais desvalorizado, fez com nossa receita de cargas fechasse o ano com um crescimento de +37% sobre a receita auferida em 2019.

No agregado, o efeito positivo da receita de cargas se sobrepôs ao efeito deletério que a crise do Covid-19 causou nas receitas de passageiros, comerciais e de movimentação de aeronaves, de modo que fechamos o ano com uma receita líquida total de +12,59% em relação ao ano de 2019. Registramos um lucro operacional de R\$ 181,1 milhões, contra um prejuízo operacional de R\$ -1,6 milhões em 2019. O prejuízo do exercício foi de R\$ -321,6 milhões, contra um prejuízo de R\$ -558,8 milhões no ano anterior.

Em 2020, também aprovamos nosso plano de recuperação judicial e concluímos o pagamento de todos os créditos concursais vencidos e vencíveis dentro do biênio de supervisão judicial, de modo que, em 10 de dezembro de 2020, o juízo da 8ª vara cível proferiu sentença encerrando a recuperação judicial da Companhia.

Em outra frente, tal como acordado com nossos credores nas negociações tendentes à aprovação do plano de recuperação judicial, requeremos à ANAC a devolução amigável da concessão, mediante o procedimento de relicitação, previsto na lei 13.448/17. Tivemos nossa qualificação deferida em julho de 2020 e assinamos Termo Aditivo ao Contrato de Concessão em outubro de 2020, o qual passou a ter eficácia em 11 de dezembro daquele ano. O processo de relicitação está em curso em sua primeira fase (de elaboração de estudos) e envolve todo o trâmite para a realização de nova licitação pelo Poder Concedente e o cálculo da indenização pelos investimentos feitos e não amortizados a que a ABV terá direito. Com a qualificação para a relicitação, o procedimento administrativo instaurado pela ANAC para apurar descumprimentos de obrigações previstas no contrato de concessão e que poderia culminar na declaração de caducidade da concessão foi suspenso por previsão do art. 20, § 1º, da Lei 13.448/17.

No enfrentamento à crise sanitária, instituímos um Comitê de Resposta ao Coronavírus e estabelecemos um Plano de Contingência como medida de prevenção e de mitigação da propagação do vírus no ambiente corporativo, que teve como principais medidas: o afastamento dos colaboradores pertencentes a grupos de risco; isolamento domiciliar de colaboradores com sintomas de gripe ou com suspeita de infecção; intensificação das medidas de higienização e fornecimento de álcool em gel nos

escritórios, postos de atendimento e áreas do aeroporto em geral; divulgação de campanhas educativas e informativas, seguindo orientações das autoridades sanitárias; adoção de regime de teletrabalho (“*home office*”) para todos os profissionais cuja natureza do trabalho permitisse; flexibilização dos horários de entrada e saída do trabalho, a adoção de turnos de trabalho e o fornecimento de máscaras de proteção para os profissionais cujas atividades requeiram a presença física no ambiente de trabalho; suspensão de viagens não essenciais; e suspensão de eventos e reuniões presenciais.

Inauguramos uma nova área de 1.800 m² junto ao Terminal de Passageiros destinada à fiscalização aduaneira de bagagens e de viajantes procedentes do exterior, o que elevou a capacidade de processamento de passageiros por hora de 200 para 1.200 e melhorou o nível de serviço e de conforto. As novas instalações melhoram as condições de operações da Receita Federal, Anvisa, Vigiagro e Ibama.

Obtivemos a certificação internacional de segurança em saúde pelo *Airport Health Accreditation* do *Airports Council International (ACI)*, elaborada para ajudar a garantir ao público que viaja por via aérea que as instalações do aeroporto permanecem seguras e que todas as medidas de proteção sanitária contra a Covid-19 foram tomadas, passando a fazer parte de um seleto grupo de apenas 198 aeroportos, no universo de mais de 49.000 aeroportos existentes no mundo.

Fomos eleitos pelos passageiros o Melhor Aeroporto do Brasil¹ no 4º trimestre de 2020 na pesquisa de satisfação divulgado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC). Este é o 13º trimestre que Viracopos é eleito o melhor do Brasil desde o início da concessão, em 2013, quando foram iniciadas as pesquisas do governo federal.

Por fim, gostaríamos de agradecer a confiança e o apoio dos nossos acionistas e conselheiros, bem como a dedicação e profissionalismo dos nossos colaboradores, sem o que estes resultados não teriam sido alcançados. Em 2021, continuaremos a trabalhar com afinco na geração de valor para nossos acionistas, colaboradores e sociedade e na busca incessante pela manutenção e melhoria do nível de excelência pelo qual o Aeroporto de Viracopos é conhecido.

Atenciosamente,

Diretoria Executiva

¹ Empatado com o Aeroporto de Curitiba.

APRESENTAÇÃO

A Companhia é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), constituída sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, tendo como objeto exclusivo, as seguintes atividades:

- i) A prestação de serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração de infraestrutura aeroportuária do Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado no Município de Campinas, Estado de São Paulo;
- ii) A constituição de subsidiárias integrais para a execução de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias compreendidas no seu objeto, que de acordo com o contrato de concessão sejam descentralizadas;
- iii) A importação de bens e serviços necessários à execução de atividades compreendidas no seu objeto;
- iv) O exercício de outras atividades afins ou correlatas ao seu objeto social.

Em 14 de junho de 2012, a Companhia assinou com a ANAC o contrato de concessão para a ampliação, operação e a manutenção do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, pelo prazo de 30 anos, contados da data de eficácia – 11 de julho de 2012.

O Contrato de Concessão definiu as fases de implementação da Concessão, que são:

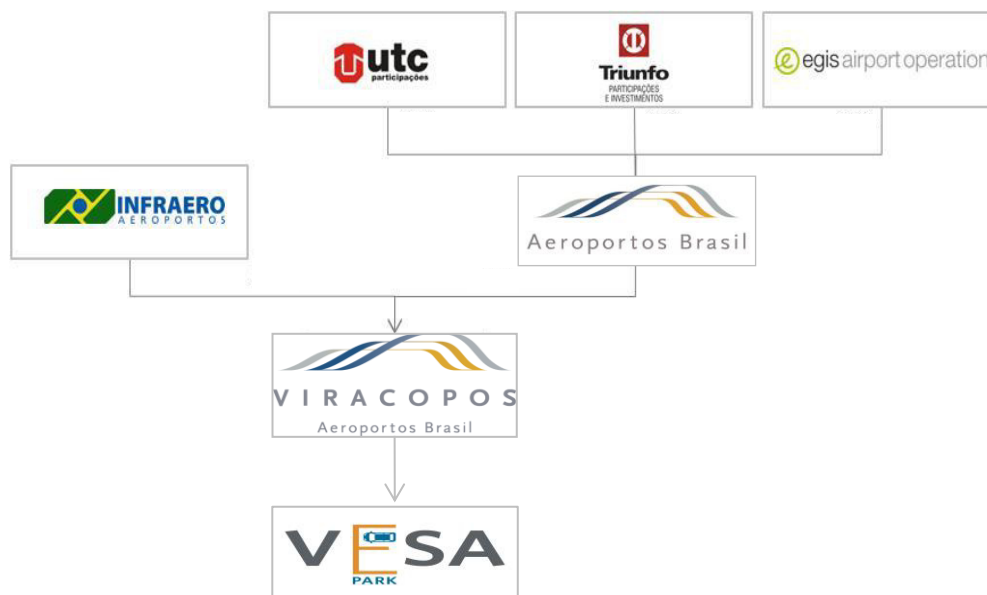
- **Fase I-A:** fase de transferência das operações do Aeroporto, da Infraero para a Concessionária, composta por 3 Estágios:
 - **Estágio 1:** de 11.07.12 a 12.08.12: a Concessionária preparou e apresentou à ANAC o Projeto Básico da construção do novo terminal de passageiros e o seu Plano de Transferência Operacional – PTO;
 - **Estágio 2:** de 13.08.12 a 13.11.12: Durante este estágio, coube à INFRAERO continuar a administrar o aeroporto, sendo assistida pela Concessionária. A guarda dos bens integrantes do Aeroporto bem como as despesas e receitas permaneceram sob a responsabilidade da INFRAERO. Durante essa fase, a Concessionária concluiu mais de 60 projetos de melhorias e se preparou para assumir a gestão do Aeroporto;
 - **Estágio 3:** de 14.11.12 a 14.02.13: Neste estágio, a Concessionária assumiu a operação do Aeroporto, sendo assistida pela INFRAERO. Desde 14/nov/12, todas as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto são de responsabilidade da Concessionária e, desde 14/fev/13, deixou de haver a assistência da INFRAERO;

- **Fase I-B:** fase da primeira ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e melhoria do nível dos serviços;
- **Fase I-C:** demais fases de ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto, para manutenção do nível de serviço estabelecido no Programa de Exploração Aeroportuária - PEA; e
- **Fase II:** demais fases de ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no PEA.

As atividades executadas pela Companhia em 2020 abrangeram a continuação das obras relativas à Fase I-B, como projeto de adequações para a obtenção do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros - AVCB, continuidade nas atividades de finalização de obra do Terminal 1, melhorias e adequações na *Taxiway Golf*, Hangar Azul e nas instalações da Receita Federal.

A Companhia tem como acionistas a Aeroportos Brasil S.A. (acionista privado), que detém uma participação de 51%, e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero (acionista público), que detém uma participação de 49%. O Acionista Privado, por sua vez, é fruto de uma associação da TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A., UTC Participações S.A. e Egis Airport Operation.

Apresentamos abaixo a estrutura acionária da Concessionária:

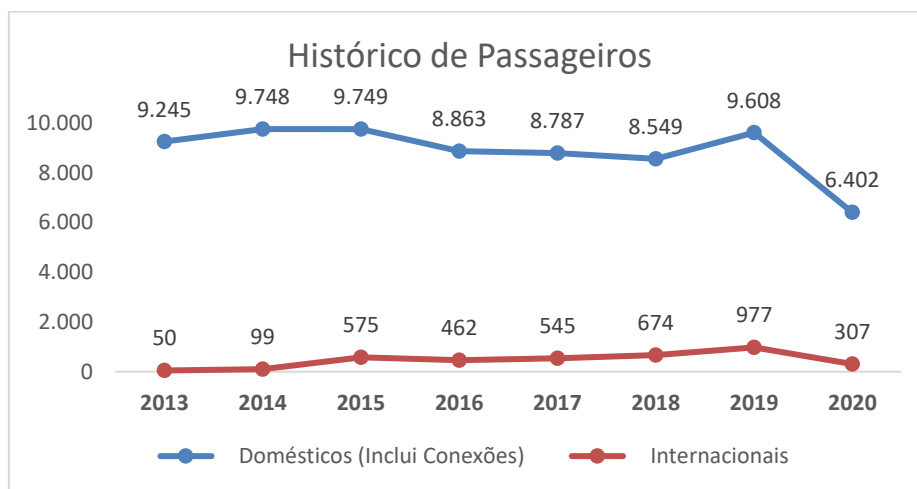


A Companhia tem uma subsidiária integral, denominada Viracopos Estacionamento S.A. – VESA, que atualmente não possui operação.

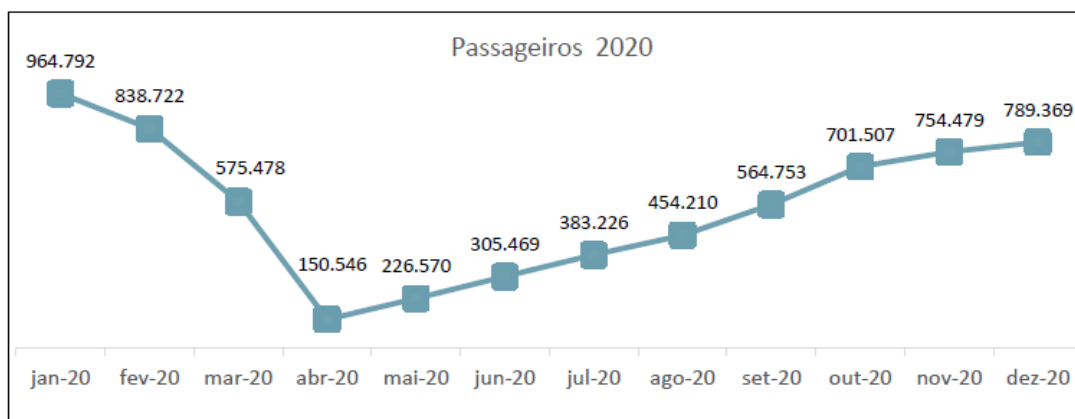
DESEMPENHO OPERACIONAL

Passageiros:

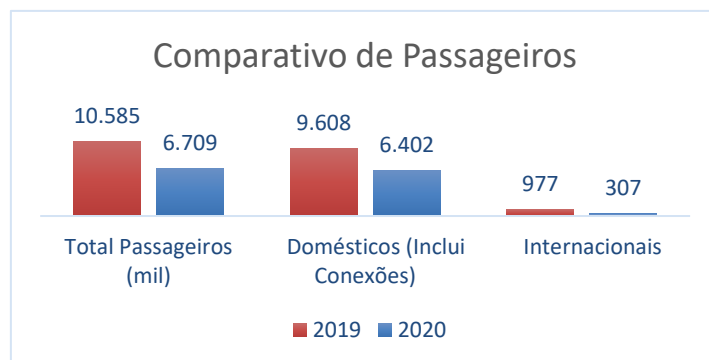
Em 2020, o Aeroporto de Viracopos registrou uma movimentação total de passageiros de 6.709 mil (10.585 mil em 2019). Foi a menor marca de toda a concessão, ficando 27% abaixo do número registrado em 2018.



No auge da crise do coronavírus, em Abril, a retração frente ao ano de 2019 chegou de -80%, sendo que, nos meses subsequentes, o volume de passageiros foi retomando. Fechamos o ano com uma queda acumulada -36,62%, mas o resultado de Dez/20 contra Dez/19 mostra uma queda de -11,84%.



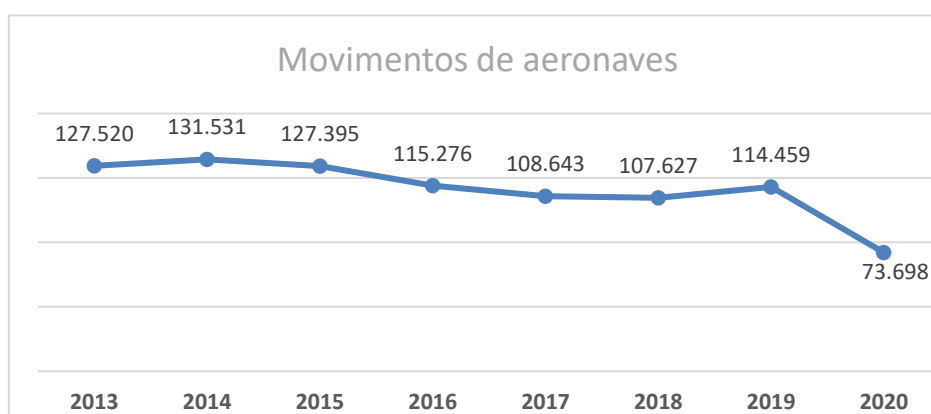
Ao longo de 2020, tivemos 6.363 mil passageiros em voos domésticos (9.608 mil em 2019) e 346 mil em voos internacionais (977 mil em 2019), o que representa quedas de -65% e -33,77%, respectivamente.



Movimentos de aeronaves:

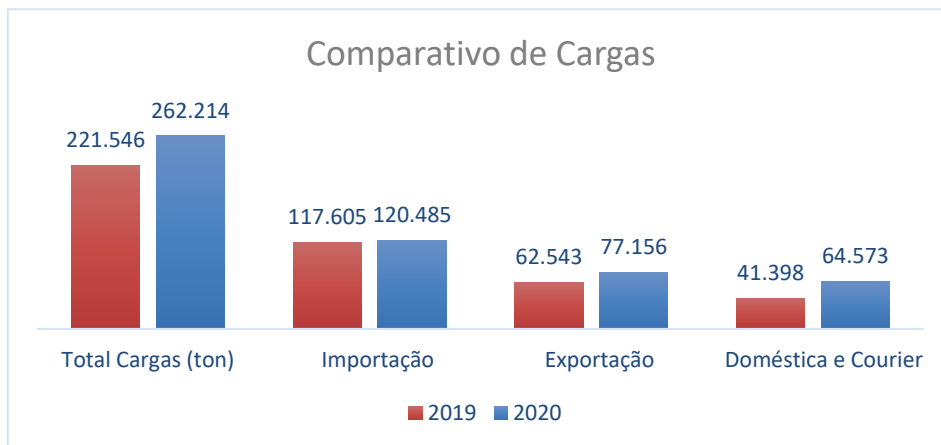
No exercício de 2020, Viracopos registrou 73.698 movimentos de pousos e decolagens de aeronaves (*Aircraft Total Movement – ATM*), registrando uma queda de 35,61%, quando comparado aos 114.459 ATMs de 2019.

Foram 63.781 pousos e decolagens domésticos, uma queda de -38% frente aos 102.967 registrados em 2019. Os pousos e decolagens internacionais somaram 9.107, frente os 11.492 registrados em 2019.

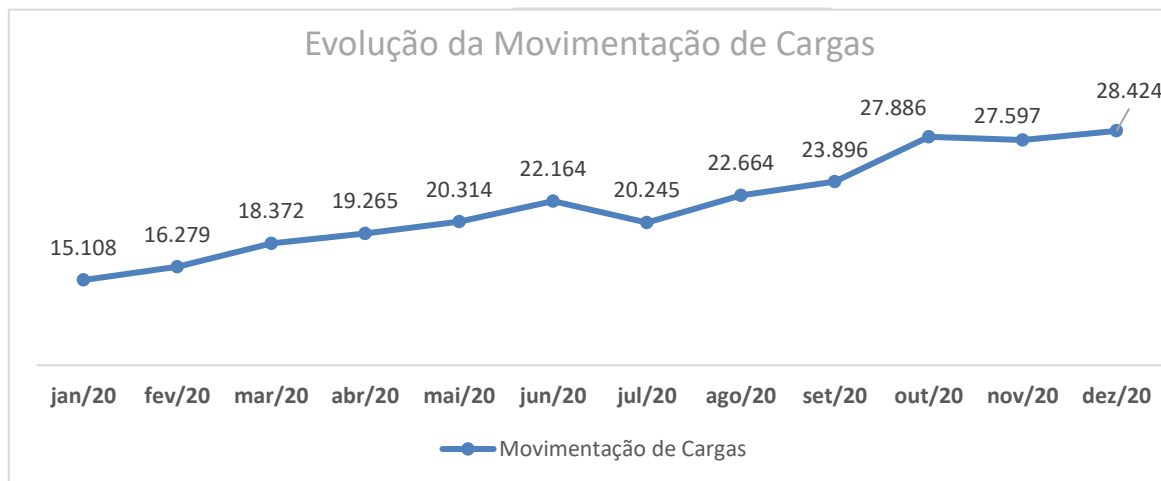


Cargas:

O Terminal de Cargas de Viracopos processou 262.214 toneladas de carga em 2020, atingindo um novo recorde desde o início da concessão. O volume processado foi 18,16% maior do que as 221.546 toneladas processadas em 2019. Do total do ano de 2020, 45% foi de volumes importados, 24% de volumes exportados e 31% de cargas domésticas e courier.



O volume mensal de cargas processadas veio subindo ao longo do ano de 2020, e, em dezembro, registramos o recorde mensal de cargas processadas de toda a concessão, com 28.424 toneladas.



DESEMPENHO ECONÔMICO E FINANCEIRO

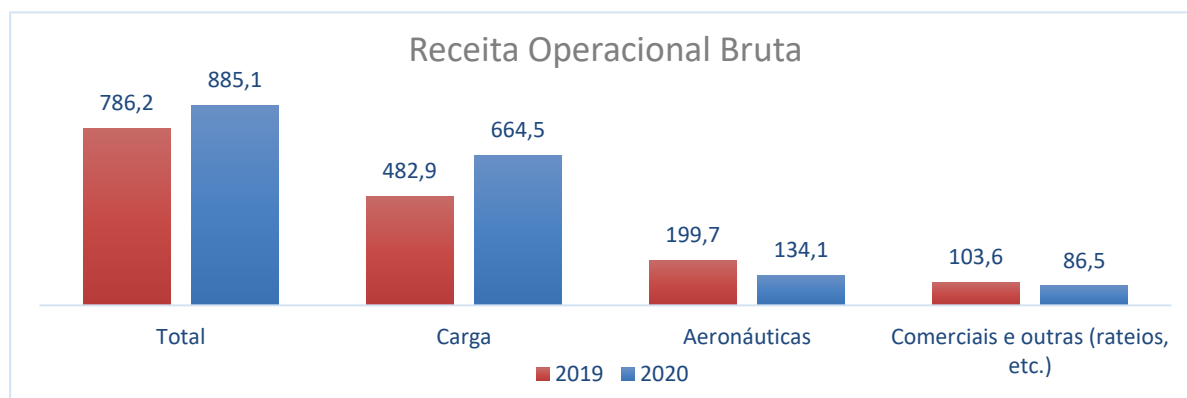
Os quadros abaixo mostram os resultados das principais contas da demonstração de resultado da Companhia (Consolidado) em 2020 e os compara com aqueles verificados em 2019:

Principais indicadores (R\$ milhões)		2019	2020	Var. %
Receita Operacional Bruta de Serviços	(+)	786,16	885,15	12,59%
Receita de Construção - OCPC 05	(+)	8,85	4,06	-54,12%
Outras Receitas	(+)	(0,07)	0,72	-1193,94%
Receita Operacional Bruta Total	(=)	794,95	889,93	11,95%
Deduções (ISS/PIS/COFINS)	(-)	(99,35)	(106,76)	7,46%
Custos e Despesas Operacionais (*)	(-)	(241,40)	(272,61)	12,93%
Custos de Construção - OCPC 05	(-)	(8,85)	(4,06)	-54,12%
Resultado Operacional	(=)	445,35	506,50	13,73%
Contribuição Mensal (Fnac)	(-)	(143,85)	(170,54)	18,56%
Outorga Variável	(-)	(30,78)	(34,24)	11,27%
Depreciação e Amortização	(-)	(169,56)	(168,05)	-0,89%
Provisão para <i>impairment</i>	(-) e (+)	(102,80)	47,46	-146,16%
Resultado Financeiro	(-)	(563,30)	(534,80)	-5,06%
Impostos (IRPJ e CSLL) diferidos	(+)	6,18	32,11	419,53%
Prejuízo do Exercício	(=)	(558,76)	(321,57)	-42,45%

(*) Líquidos de créditos PIS/COFINS sobre insumos.

Receitas:

As receitas operacionais do exercício alcançaram R\$ 885,1 milhões, representando um aumento de 12,58% sobre o valor de 2019.

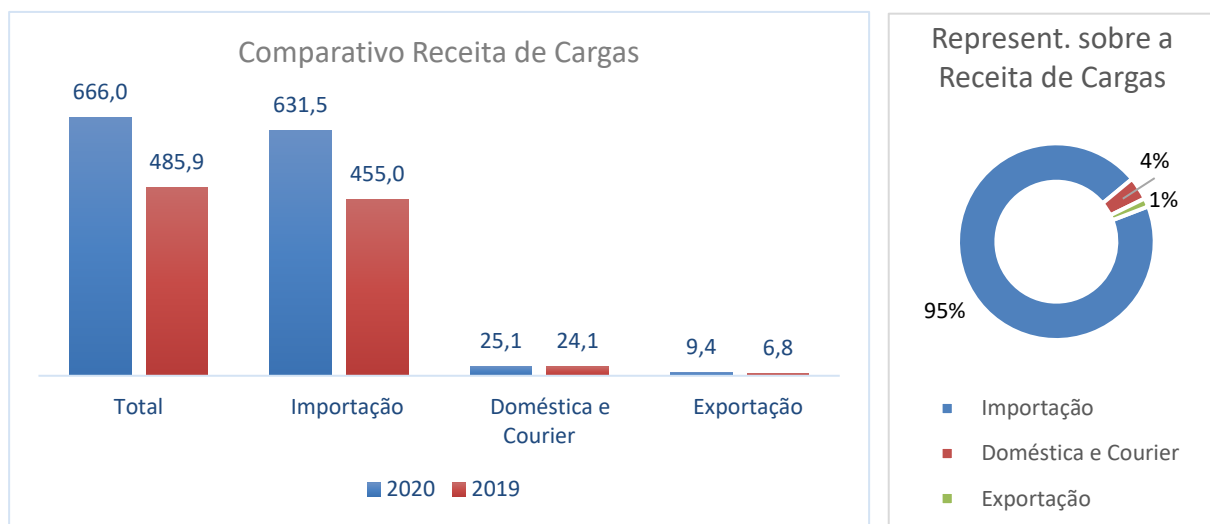


Receita de Cargas:

A receita com operações de cargas representou em 2020, 75% da receita total da Companhia e experimentou um crescimento de +37,61% frente à receita de 2019.

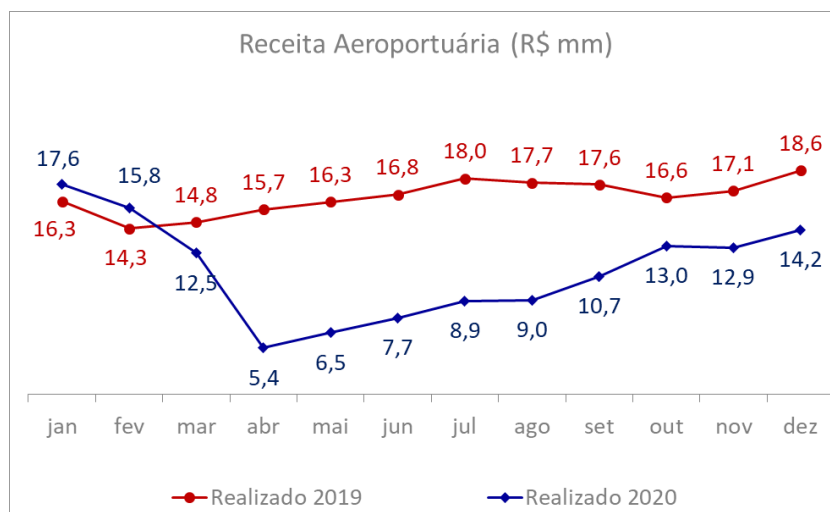
A Companhia manteve a sua estratégia de atuação na prestação de serviços aos importadores de produtos com maior valor agregado, tendo atendido principalmente os segmentos de tecnologia, metal mecânico, químicos, automotivos, equipamentos e instrumentos médicos, veterinário e farmacêutico.

Na linha de importação, de longe a mais representativa para a Companhia em termos de receita, houve um pequeno acréscimo de +2,45% no volume de cargas movimentadas no ano. Foram 120.485 toneladas em 2020, contra 117.605 toneladas em 2019. Isto, combinado com o real mais desvalorizado, fez com nossa receita com a importação de cargas fechasse o ano com crescimento de 38,78% sobre a receita auferida em 2019.



Receitas Aeronáuticas e Comerciais:

As receitas aeronáuticas e comerciais foram severamente impactadas com a redução no número de vôos e passageiros ocasionada pela pandemia do Covid-19. Abaixo, demonstramos a sua evolução mês a mês, comparando-a com o ano de 2019.



Custos e Despesas Operacionais:

Os custos e despesas operacionais atingiram em 2020 o valor de R\$ 649,5 milhões, apresentando um aumento de 9,29% frente aos R\$ 594,3 milhões registrados no ano anterior. Estes valores estão impactados pela Contribuição Mensal e pela Outorga Variável, que são determinados por percentuais fixos sobre a receita e, portanto, não são gerenciáveis, e também por gastos extraordinários com assessores devidos em função da aprovação do plano de recuperação judicial.

Custos (R\$ milhões)	2019	2020	% do Total	Var. %
Pessoal	70,15	77,80	13,95%	10,90%
Serviços de Terceiros	88,13	74,29	13,32%	-15,70%
Materiais de uso e consumo	11,85	11,40	2,04%	-3,84%
Utilidades e serviços públicos	8,74	7,69	1,38%	-12,09%
Seguros e garantias	5,90	7,16	1,28%	21,34%
Outros	0,56	3,16	0,57%	460,64%
Contribuição Mensal (Fnac)	143,85	170,54	30,58%	18,56%
Outorga Variável	30,78	34,24	6,14%	11,27%
Depreciação e amortização	168,89	167,38	30,01%	-0,89%
Custos de Construção - OCPC 05	8,85	4,06	0,73%	-54,12%
Total de Custos	537,71	557,72	100,00%	3,7%

Despesas (R\$ milhões)	2019	2020	% do Total	Var. %
Gastos com pessoal e encargos sociais	16,35	29,72	32,38%	81,77%
Serviços contratados e locações	9,53	19,56	21,30%	105,19%
Utilidades e serviços públicos	4,94	3,94	4,29%	-20,17%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa-PCLD	1,43	2,31	2,52%	61,69%
Despesas gerais e representações	11,93	23,06	25,12%	93,38%
Honorários de conselheiros	1,36	1,33	1,45%	-1,77%
Tributos e contribuições	0,19	0,25	0,27%	31,72%
Provisões (reversões) para contingências	9,74	10,43	11,37%	7,07%
Depreciação e amortização	0,65	0,67	0,73%	3,56%
Materiais de uso e consumo	0,41	0,31	0,34%	-22,72%
Outros	0,08	0,21	0,23%	148,81%
Total das Despesas	56,59	91,79	100,00%	62,2%

PANDEMIA DO COVID-19

Em 30 de janeiro de 2020, houve o anúncio pela Organização Mundial da Saúde (OMS), de que o surto de Covid-19, doença respiratória aguda causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, era uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional. No Brasil, o Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo no 6 de 20 de março de 2020, reconheceu o estado de calamidade pública em decorrência da pandemia do Covid-19, ao mesmo tempo em que houve o anúncio da OMS, em 11 de março, classificando a doença como uma pandemia.

Em conformidade com as recomendações de segurança e saúde, a Concessionária instituiu um Comitê de Resposta ao Coronavírus e estabeleceu um Plano de Contingência como medida de prevenção e de mitigação da propagação do vírus no ambiente corporativo. Esse Plano de Contingência tem como objetivo intensificar o compromisso na preservação da saúde e segurança de colaboradores e familiares; reforçar a importância das recomendações já circuladas; evitar e conter a propagação da infecção e da transmissão do contágio da doença coronavírus (Covid-19) e preservar a saúde de empregados, terceirizados, além de clientes, que circulam diariamente nas áreas comuns do aeroporto, e que por este motivo podem estar mais suscetíveis a contrair a doença; além de garantir a manutenção das atividades essenciais de operação do aeroporto, buscando a sustentabilidade do negócio.

As responsabilidades do Comitê compreendem: i) a adoção de medidas preventivas e contingenciais alinhadas às estratégias da Diretoria Executiva; ii) a comunicação das diretrizes e orientações a todos os gestores; iii) o recebimento, avaliação e aprovação junto à Diretoria dos planos sugeridos por cada gestor; o monitoramento da execução das ações pelos diversos setores da Companhia e iv) o reporte

à Diretoria Executiva semanalmente e/ou quando necessário da situação de saúde dos colaboradores e demais questões pertinentes ao escopo do Comitê.

As principais medidas adotadas consistiram no afastamento dos colaboradores pertencentes a grupos de risco, isolamento domiciliar de colaboradores com sintomas de gripe ou com suspeita de infecção; intensificação das medidas de higienização e fornecimento de álcool em gel nos escritórios, postos de atendimento e áreas do aeroporto em geral; divulgação de campanhas educativas e informativas, seguindo orientações das autoridades sanitárias; adoção de regime de teletrabalho (“home office”) para todos os profissionais enquadrados; flexibilização dos horários de entrada e saída do trabalho, a adoção de turnos de trabalho e o fornecimento de máscaras de proteção para os profissionais cujas atividades requeiram a presença física no ambiente de trabalho; suspensão de viagens não essenciais; suspensão de eventos e reuniões presenciais; disponibilização de ferramentas e incentivo para realização de reuniões por meio de videoconferência.

RECUPERAÇÃO JUDICIAL E RELICITAÇÃO

Em 07 de maio de 2018, a Companhia protocolou pedido de Recuperação Judicial (“RJ”), o qual foi deferido pelo juízo da 8ª vara cível da comarca de Campinas em 23 de maio de 2018. Ao longo do processo de negociação com seus credores, a Companhia apresentou dois planos de recuperação judicial, sendo que o segundo deles, em 12.02.2020 (“Plano de RJ”). No Plano de RJ, a Companhia resguardou as obrigações do Contrato de Concessão na sua integralidade e propôs direcionar a totalidade do fluxo de caixa da concessão para o pagamento e quitação dos créditos abrangidos na RJ.

A Companhia se obrigou a protocolar perante a ANAC, no prazo de até 15 dias úteis contados da data de homologação judicial do PRJ, requerimento de relicitação, nos termos do artigo 14, § 2º, da Lei nº 13.448/17 e do artigo 3º do Decreto nº 9.957/19. Foi também reconhecido no Plano de RJ que a dívida financeira não se sujeitaria ao regime da recuperação judicial, nos termos do art. 49, § 3º, da lei 11.101/05, por estar garantida pela alienação fiduciária dos recebíveis emergentes da concessão.

Assim, a dívida sujeita ao processo de RJ totalizou aproximadamente R\$ 5,3 bilhões, dos quais R\$ 8,2 milhões correspondiam à classe I (créditos trabalhistas), R\$ 10 milhões correspondiam à classe IV (créditos devidos a microempresas e a empresas de pequeno porte) e R\$ 5,29 bilhões correspondiam à classe III (créditos quirografários). Dos créditos quirografários, os valores devidos às partes relacionadas eram de R\$ 11,1 milhões e os devidos à Agência Nacional de Aviação Civil eram de aproximadamente R\$ 5,05 bilhões (sem considerar as estimativas dos pleitos de reequilíbrio a favor de Viracopos, que, acaso acatados, diminuirão este valor).

A readequação dos fluxos de pagamento proposta visou priorizar o pagamento de obrigações essenciais à operação do negócio e o pagamento de maneira equilibrada a todos os credores - como funcionários, fornecedores e bancos - serão pagos de maneira equilibrada, de acordo com a natureza de seu crédito.

De acordo com o Plano de RJ, os Créditos Trabalhistas seriam quitados mediante o pagamento, em até 30 dias da data de homologação judicial do plano, de R\$ 10 (dez mil reais) por credor trabalhista, limitado ao valor do seu crédito e o saldo em 11 parcelas mensais iguais e sucessivas. Os créditos devidos à microempresas e à empresas de pequeno porte seriam quitados mediante o pagamento de 12 parcelas de R\$ 4,17 (quatro mil, cento e sessenta e seis reais e sessenta e seis centavos), até o limite do respectivo crédito, sendo o saldo, acaso existente, pago em 24 parcelas mensais iguais e sucessivas.

Os créditos quirografários decorrentes do Contrato de Concessão, isto é, aqueles detidos pela ANAC, serão pagos no âmbito da relicitação, mediante dedução do valor da indenização pelos investimentos feitos e não amortizados a que a Concessionária tem direito, conforme explicado mais detalhadamente a seguir. Da mesma forma, os créditos quirografários detidos por partes relacionadas serão pagos ao final e ficam condicionados ao resultado favorável no âmbito da arbitragem que discutirá o valor da indenização. Os demais créditos quirografários serão pagos em 24 parcelas mensais e sucessivas de R\$ 83,3 (oitenta e três mil, trezentos e trinta e três reais), até o limite de cada crédito, e o saldo, acaso existente, será pago em 48 parcelas mensais. O pagamento da dívida financeira (não sujeita à RJ) será realizado quando do recebimento pela Companhia da indenização pelos investimentos feitos e não amortizados. Desta indenização serão abatidas as dívidas relativas ao contrato de concessão que a Companhia tiver com o Poder Concedente e o saldo será entregue pelo novo concessionário diretamente aos credores financeiros, na forma autorizada pelo art. 15, § 1o, incisos I e II, da Lei no 13.448/17.

O Plano de RJ também previu que na hipótese de ser assinado o Aditivo ao Contrato de Concessão prevendo a relicitação do empreendimento, o saldo então existente seria pago integralmente, em parcela única, em até 30 (trinta) dias da data de assinatura do referido Aditivo.

Em 14 de fevereiro de 2020, o Plano de Recuperação Judicial foi aprovado em Assembleia Geral de Credores. Na mesma data, foi celebrado acordo entre a ANAC e a Companhia no bojo da recuperação judicial, tendo sido celebrado, ainda, um compromisso arbitral, com o objetivo de instituir arbitragem como método para resolução dos conflitos entre a Companhia e o Poder Concedente, incluindo as controvérsias objeto das ações judiciais referidas anteriormente.

O Plano de Recuperação Judicial foi homologado em 18 de fevereiro de 2020, iniciando-se os pagamentos em 25 de março de 2020.

Em 19 de março de 2020, a Companhia requereu à ANAC a relicitação da concessão do Aeroporto de Viracopos, fundamentada no quanto disposto no artigo 14, § 2o, da Lei no 13.448/17 e no artigo 3o do Decreto no 9.957/19.

Em 26 de maio de 2020, a Diretoria da ANAC confirmou, por unanimidade, a viabilidade técnica e jurídica da relicitação da concessão.

Em 02.06.2020, o Ministro de Estado da Infraestrutura confirmou a compatibilidade do procedimento de relicitação com as políticas públicas para o setor e encaminhou o processo para análise do CPPI, que, em 10 de junho de 2020, aprovou a proposta de relicitação da concessão.

O processo foi submetido, então, à Presidência da República, tendo sido editado, em 16 de julho de 2020, o Decreto nº 10.427/20, qualificando o empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, para fins de relicitação. O Decreto determinou que o Ministério da Infraestrutura submetesse, no prazo de noventa dias, ao CPPI a avaliação quanto à possibilidade de transferência das dívidas da ABV junto aos financiadores para a nova concessionária, nos termos do disposto no § 4º do art. 17 da Lei 13.448/17, o que dependeria de manifestação do Ministério da Economia. Esse mesmo Decreto, por fim, estabeleceu que a qualificação perderia a sua eficácia na hipótese de o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, prevendo e disciplinando a relicitação, não fosse firmado no prazo de noventa dias.

Com a qualificação, ficaram sobrestadas as medidas destinadas a dar seguimento ao processo de caducidade em curso, conforme previsto no art. 14, § 3º, da Lei 13.448/17.

Em 15 de outubro de 2020, a ABV assinou, com ressalvas, o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão que prevê a relicitação do empreendimento. A eficácia deste Termo Aditivo, contudo, estava condicionada à comprovação de inexistência de Recuperação Judicial no prazo de até 60 dias, contados da data de sua assinatura.

Em 04 de Dezembro de 2020, a Companhia apresentou o 1o Termo Aditivo ao Plano de Recuperação Judicial (“Aditivo ao PRJ”), por meio do qual foi alterada a condição de pagamento de um único credor, a Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP, prevendo o pagamento imediato de uma fração do crédito, no montante de R\$ 18.500, o pagamento de juros mensais sobre o saldo devedor à taxa de 6% a.a. e o pagamento do saldo devedor, de R\$ 65.529, até 31.10.2023. A FINEP concordou expressamente e por escrito com o referido Aditivo ao PRJ. A TPI, na qualidade de garantidora do acionista privado e principal pagadora do crédito, realizou o pagamento dos R\$ 18.500, sub-rogando-se no direito da FINEP. O Acionista Privado fará o pagamento deste valor nas condições de pagamento previstas no PRJ para os créditos detidos por Partes Relacionadas.

Paralelamente, também em 04 de dezembro de 2020, a Companhia quitou todas as demais obrigações assumidas no PRJ com vencimento no interregno do prazo de 2 (dois) anos de supervisão judicial,

previsto pelo art. 61, caput, da Lei 11.101/05 e requereu o encerramento de sua recuperação judicial. Ficaram pendentes de pagamento somente os créditos detidos pela ANAC, por Partes Relacionadas e parte do crédito detido pela FINEP, que serão pagos na forma prevista no PRJ.

Em 10 de Dezembro de 2020, o MM. Juízo da 8a Vara Cível da Comarca de Campinas proferiu sentença na qual declarou o encerramento da Recuperação Judicial, uma vez verificada a quitação de todo o passivo vencido e vincendo no período de fiscalização definido pela lei da Recuperação Judicial.

Ato seguinte, e para cumprimento do disposto no artigo 8o, XIV, do Decreto 9.957/2019, a Concessionária comprovou para a ANAC o levantamento de sua RJ, de maneira que o Termo Aditivo teve sua eficácia iniciada em 11 de dezembro de 2020. Ato contínuo, a Companhia pediu a extinção de todas as ações judiciais em curso, cujo objeto eram os reequilíbrios econômico-financeiros do contrato de concessão e as multas diárias e por evento impostas pela ANAC.

O processo de relicitação encontra-se em curso, ainda na sua primeira fase, a de estudos. A Secretaria Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, editou um Edital de Chamamento Público chamando pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiem a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção do Aeroporto Internacional de Viracopos, e vem postergando a data-final de sua apresentação.

Uma vez que sejam apresentados os estudos, será feita a modelagem e, então, o projeto será levado à audiência pública e, a depender do que for requerido, será adequado. A fase seguinte consiste na submissão da minuta do edital de licitação ao Tribunal de Contas da União – TCU, a quem cabe examiná-la e aprová-la previamente. Feitas as adequações eventualmente exigidas, o Edital de Licitação poderá ser divulgado e uma data será estabelecida para o leilão de relicitação.

As operações do aeroporto seguem dentro da normalidade e a Companhia continuará prestando os serviços de acordo com os níveis de qualidade e excelência que posicionaram Viracopos como o Melhor Aeroporto de Passageiros do Brasil (eleito por treze vezes) e o Melhor Aeroporto de Cargas do Mundo na categoria até 400 mil toneladas/ano.

É importante reforçar que a Companhia mantém os pagamentos dos empréstimos e financiamentos e também o das demais despesas operacionais em dia, através do caixa gerado nas suas operações.

LITÍGIOS CONTRATUAIS JUNTO À ANAC

No curso da concessão, ocorreram eventos imprevistos e alheios ao controle e vontade da Companhia, que implicaram majoração relevante dos custos e/ou redução substancial das receitas e foram objeto de procedimentos de revisão extraordinária, deflagrados pela Companhia objetivando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Embora a cláusula 6.25 do Contrato de Concessão determine que “a Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária”, a Anac nunca agiu de ofício, mesmo naqueles casos em que o desequilíbrio ocorreu por ato do próprio Poder Concedente. Todos os casos, sem exceção, tiveram de ser deflagrados pela Companhia, ante a inércia da Agência.

Ademais, nenhum dos pleitos de reequilíbrio foi objeto de recomposição tempestiva e integral por parte da Anac. Embora a cláusula 6.24 do Contrato de Concessão estipule a regra geral (e, portanto, somente passível de ser afastada em situações excepcionais devidamente justificadas) de que “o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias”, nenhum dos pedidos de revisão extraordinária do Contrato de Concessão foi concluído pela Agência neste prazo. O descumprimento deste dever de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão concomitantemente à alteração verificada prejudicou e continua prejudicando a Companhia, sendo um dos motivos de sua crise econômico-financeira.

A seguir, expomos, sucintamente, o objeto dos Pleitos de Reequilíbrio e seus respectivos status.

Pleito de Teca-Teca

Objeto	Pleito decorrente da alteração unilateral, promovida pela Anac 1 (um) dia antes do início da fase de transferência das operações aeroportuárias da Infraero para a Companhia, das regras tarifárias da concessão. Por meio da Decisão nº 121/2012, a Anac modificou unilateralmente a estrutura tarifária do Contrato de Concessão relativamente aos serviços prestados sobre as cargas em regime de trânsito aduaneiro, de modo a (i) reduzir a Tarifa Teca-Teca de R\$ 0,50 por kg para R\$ 0,08 por kg, (ii) extinguir o benefício relativo às cargas importadas que excediam o prazo de 24 horas e (iii) extinguir o benefício relativo aos casos de Alto Valor Específico.
Fundamentos	Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusulas 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.10 do Contrato de Concessão.
Proc. Admin. Anac	Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22/04/2015.
Status administrativo	Reequilíbrio reconhecido parcialmente por meio da Decisão Anac nº 190/16, de 22/12/2016, no valor de R\$ 209.920.881,60 (duzentos e nove milhões, novecentos e vinte mil, oitocentos e oitenta e um reais e sessenta centavos), a valor presente de abril de 2016.

Status judicial

Na ação revisional nº 0065452-15.2016.4.01.3400, em curso perante a 20ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão, descontado o valor de reequilíbrio parcialmente reconhecido na esfera administrativa. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito de Terminal de Cargas Vivas

Objeto

Pleito que visa à compensação pelos custos incorridos na adaptação do Terminal de Cargas Vivas – TCV diante da necessidade de atendimento às normas sanitárias que foram descumpridas pela Infraero antes da transferência do aeroporto para a Companhia. A necessidade de reforma do TCV representou uma restrição operacional anterior à transferência das operações aeroportuárias da Infraero para Companhia, porém não informada aos licitantes durante o certame.

Fundamentos

Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusulas 5.2.3 e 5.2.14 do Contrato de Concessão.

Proc. Admin.

Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22/04/2015.

Anac

Status

administrativo

Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.

Status judicial

Na ação revisional nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito de Carros Contra incêndio

Objeto

Pleito que visa à compensação pelos custos incorridos na aquisição de carros contra incêndio, em dissonância com as regras existentes quando da assinatura do Contrato de Concessão. Como consequência da Resolução nº 279/2013 (editada após a assinatura do Contrato de Concessão), que estabeleceu novos critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (“SESCINC”), os 5 (cinco) veículos do aeroporto, adquiridos pela Infraero, tornaram-se inadequados, o que obrigou a Companhia a adquirir novos carros, além de prover seu pessoal com o treinamento necessário à sua operação.

Fundamentos

Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusulas 5.2.2 e 5.4.17 do Contrato de Concessão.

Proc. Admin.

Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22/04/2015.

Anac

Status

administrativo

Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.

Status judicial

Na ação revisional nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito de Perdimento

Objeto	Pleito que visa à compensação pela frustração de receita decorrente da omissão da Receita Federal do Brasil em (i) arcar com o pagamento da Tarifa de Armazenagem e Capatazia da Carga sob Pena de Perdimento (prevista na cláusula 2.2.6.14 do Anexo 4 do Contrato de Concessão) e (ii) de realizar o processo de triagem e destinação dessas cargas.
Fundamentos	Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusulas 5.2.3 e 5.2.10 c/c 3.2.1, 3.2.4 e 3.2.9 do Contrato de Concessão.
Proc. Anac	Processo administrativo nº 00066.524035/2017-21, deflagrado em 16/10/2017.
Status administrativo	Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.
Status judicial	Na ação revisional nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito de Não Desapropriação

Objeto	Pleito fundamentado nos prejuízos causados à Companhia pelo descumprimento, pela Anac, da obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão, consoante a qual incumbe à Agência Reguladora <i>“desapropriar os imóveis que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus”</i> .
Fundamentos	Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusulas 5.2.4 e 5.2.10 c/c 3.2.15 do Contrato de Concessão.
Proc. Anac	Processo administrativo nº 00058.536344/2017-43, deflagrado em 01/11/2017.
Status administrativo	Direito ao reequilíbrio reconhecido parcialmente. Por meio da Nota Técnica nº 113/2018/GERE/SRA, que foi confirmada pela Diretoria Colegiada da Anac, foi reconhecido o dever de indenizar apenas os custos adicionais em função de contratos de arrendamento de áreas do sítio aeroportuário, tendo sido indeferido o pedido de reequilíbrio com relação ao valor principal (frustração de receitas não tarifárias), ao equivocado fundamento de não ser possível aferir-se o valor devido. Consequentemente, foi reconhecido o direito ao reequilíbrio no valor de R\$ 4.143.286,84 (quatro milhões, cento e quarenta e três mil, duzentos e oitenta e seis reais e oitenta e quatro centavos), para todo o período da Concessão, atualizado pela taxa de desconto e pelo IPCA (a setembro/2018).
Status judicial	Na ação revisional nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito de Caso Fortuito

Objeto	Pleito fundamentado nos prejuízos decorrentes da superveniência de grave e abrupta crise econômica, imprevisível à época da licitação e de consequências incalculáveis, o que configurou risco de caso fortuito, contratualmente alocado ao Poder Concedente.
Fundamentos	Risco alocado ao Poder Concedente, conforme cláusula 5.2.8 do Contrato de Concessão.

Proc. Admin. Anac	Processo administrativo nº 00058.542998/2017-14, deflagrado em 22/12/2017.
Status administrativo	Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.
Status judicial	Na ação revisional nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, a Companhia persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, o processo encontra-se extinto sem resolução de mérito, por conta do compromisso arbitral.

Pleito da Covid-19

Objeto	Reequilíbrio econômico-financeiro em razão da Pandemia da Covid-19
Fundamentos	Conforme entendimento da Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura, consubstanciado no parecer nº 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, a Pandemia da Covid-19 se caracteriza como uma ocorrência de caso fortuito/força maior, risco que é suportado exclusivamente pelo poder concedente, a rigor do item 5.2.8. Assim, considerando o desequilíbrio da equação econômica do Contrato de Concessão, dados os prejuízos experimentados pela Concessionária em razão da Pandemia da Covid-19, o Reequilíbrio econômico-financeiro é um direito da Concessionária.

Proc. Admin. Anac	00058.031596/2020-86
Status administrativo	Em análise pela primeira instância administrativa
Status judicial	N/A

Pleito do Trem de Alta Velocidade - TAV

Objeto	Reequilíbrio Econômico Financeiro em razão da materialização da restrição operacional decorrente de ato dos entes públicos em não implementar o Trem de Alta Velocidade (TAV), que ligaria as cidades de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.
---------------	--

Fundamentos	Conforme item 5.2.3. do Contrato de Concessão, a ocorrência de restrição operacional por decisão ou omissão dos entes públicos está inserida na matriz de risco do Poder Concedente
--------------------	---

Proc. Admin. Anac	00058.040524/2020-20
Status administrativo	Decidido em última instância administrativa, negando provimento
Status judicial	N/A

Entre os eventos subjacentes aos Pleitos de Reequilíbrio expostos acima, merece destaque aquele relativo ao descumprimento da obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão, consoante a qual incumbe à Agência Reguladora “desapropriar os imóveis que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do

leilão, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus”. Em essência, o referido pleito decorre do fato de que o descumprimento desta obrigação inviabilizou a exploração comercial plena da área do entorno do aeroporto, na forma de aeroporto-cidade ou aerópole, como sempre pretendeu o consórcio que arrematou a concessão de Viracopos.

Além de ter motivado o Pleito de Não Desapropriação, que era objeto da ação revisional no 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, o descumprimento da obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão também fundamentava a ação de obrigação de fazer autuada sob o no 1022693-14.2019.4.01.3400, que também estava em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal. Na referida ação de obrigação de fazer, em 01/10/2019 foi deferida tutela de urgência, para o fim de “limitar o pagamento das outorgas fixas vencidas e não pagas e das outorgas fixas vincendas aos valores que seriam devidos desconsiderando o ágio de 159,75% pago sobre o preço mínimo de R\$ 1.471.000.000,00 (um bilhão, quatrocentos e setenta e um milhões de reais) previsto no item 4.24.2 do edital; e assegurar que os valores já pagos pela parte autora a título de outorgas fixas além do valor mínimo previsto no edital (descontado o ágio) até esta data sejam considerados nas outorgas não pagas, tudo no âmbito do Contrato de Concessão 003/ANAC/2012, até final julgamento da lide.” Esta medida liminar estava sendo discutida no âmbito do agravo de instrumento no 1038748-55.2019.4.01.0000 e na suspensão de liminar e de sentença no 1037928-36.2019.4.01.0000, ambas perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

Foi celebrado compromisso arbitral entre Anac e a Concessionária, com o objetivo de ampliar a abrangência da cláusula compromissória objeto dos itens 16.5 e seguintes do Contrato de Concessão, de modo a instituir a arbitragem administrada pela Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional como método alternativo para resolução dos atuais litígios entre as partes.

A eficácia do compromisso arbitral, nos termos do seu item 13, estava condicionada à (i) qualificação do empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e (ii) em relação aos processos judiciais já em curso e referidos no item 1.1 acima, à autorização dos órgãos competentes da Advocacia-Geral da União para celebração de acordo extintivo das ações judiciais, nos termos da Lei no 9.469/97 e § 3º do art. 6º do Decreto no 10.025/19. Ambas as condições de eficácia, por sua vez, encontram-se atualmente implementadas, conferindo plena validade e eficácia ao compromisso arbitral celebrado.

Destarte, tendo em vista o implemento das condições previstas no compromisso arbitral, foi proferido sentença extinguindo, sem resolução de mérito, os processos judiciais 1027510-58.2018.4.01.3400 e 1022693-14.2019.4.01.3400. Outrossim, restou prejudicado o julgamento dos recursos interpostos das decisões interlocutórias proferidas nesses processos, pela evidente perda superveniente do objeto.

Em 09 de fevereiro de 2021, a Companhia deu início ao processo de arbitragem contra a ANAC na Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI), à qual serão submetidas todas as questões e divergências entre as partes relacionadas ao Contrato de Concessão, dentre as quais pode-se destacar às atinentes aos 8 (oito) pleitos já submetidos administrativamente à ANAC; à anulação de multas diárias e por evento, impostas por suposto descumprimento contratual; bem como às prováveis divergências na metodologia de cálculo do valor da indenização pelos investimentos feitos e não amortizados. Pelas regras da CCI, o tribunal arbitral será composto por 3 árbitros, sendo um indicado pela Companhia, um indicado pela ANAC e estes dois árbitros elegerão, de comum acordo, um terceiro árbitro, que será o presidente. A Companhia já indicou o seu árbitro e agora aguarda a indicação de árbitro por parte da ANAC, para que o tribunal possa ser instalado e o processo possa ser iniciado.

PROCESSO DE CADUCIDADE

O processo administrativo foi instaurado para apurar descumprimentos de obrigações previstas no contrato de concessão pela Companhia (destacando-se a não recomposição da garantia de execução contratual).

Esse processo que foi instaurado poderia culminar na extinção antecipada do contrato de concessão, por declaração de caducidade. Por este fato, em maio de 2018 a Companhia, no processo de recuperação judicial por meio de decisão cautelar deferida pelo MM. Juízo da 8ª Vara Cível da Comarca de Campinas, obteve a suspensão do citado processo de caducidade instaurado pela Anac.

No início de outubro de 2018 a decisão que suspendeu o processo de caducidade foi revogada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP).

Em dezembro de 2018, em ação ordinária revisional proposta pela Companhia, foi deferida medida cautelar pela 17ª Vara Federal Cível do Distrito Federal, a qual determinou que a Anac se abstenha de aplicar penalidades contratuais em face da Aeroportos Brasil Viracopos S.A., as quais tenham por natureza supostos inadimplementos de obrigações financeiras, incluindo a penalidade de caducidade da concessão, e de executar e/ou acionar as apólices de garantia de execução contratual.

Fundamentada em decisão liminar - que, num só tempo, autorizava o prosseguimento do processo administrativo, mas proibia a Anac de efetivamente aplicar a pena de caducidade – a Agência retomou o trâmite do procedimento com o envio de notificação para que a Companhia apresentasse razões finais. Em 11 de novembro de 2019, a Companhia apresentou suas razões finais e, então, o processo seguiu para deliberações da Procuradoria Federal.

Em 11 de dezembro de 2019, o processo foi distribuído, por sorteio, para relatoria do Diretor Ricardo Sérgio Maia Bezerra, que o inseriu na pauta de julgamento da sessão deliberativa da Diretoria

Colegiada da Anac prevista para o dia 22 de janeiro de 2020. Ocorre que, já iniciada a referida sessão de julgamento, sobreveio decisão do Superior Tribunal de Justiça, proferida em sede de tutela provisória incidental formulada em recurso especial no 1.828.901-SP interposto pela Companhia no Processo de Recuperação Judicial, que, concedendo efeito suspensivo ao recurso, impediu a Anac de proferir decisão no julgamento do processo de Caducidade.

A ANAC não interpôs, a tempo e modo, o recurso competente para impugnar a decisão liminar proferida pelo STJ, nos autos do Recurso Especial no 1.828.901-SP, de maneira que a decisão se estabilizou e o processo de caducidade permaneceu suspenso.

Em 14 de fevereiro de 2020, a Companhia firmou acordo, no âmbito da Recuperação Judicial, com a ANAC para, num só tempo, encerrar todos os processos judiciais, na data-base de 13 de fevereiro de 2020, e transferir para o tribunal arbitral a competência para o julgamento dos conflitos havidos entre as partes. Esse acordo, contudo, apenas teria eficácia caso a Concessionária fosse qualificada no Programa de Parcerias de Investimento – PPI e houvesse posicionamento favorável da Advocacia Geral da União para acordo de extinção das ações judiciais.

Em 17 de julho de 2020, antes mesmo da extinção das ações judiciais, a Concessionária foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (“PPI”) para fins de relicitação, conforme Decreto nº 10.427, de maneira que, por força do artigo 14, §3º, da lei 13.448, o processo de caducidade restou imediatamente suspenso. Essa condição permanece inalterada desde então.

Vale dizer que, segundo dispõe o artigo 20, §1º, da lei 13.448, o processo de caducidade permanecerá suspenso enquanto vigorar o procedimento de relicitação, sendo retomado no caso de sua frustração.

GOVERNANÇA CORPORATIVA

A Companhia adota as melhores práticas de governança corporativa. Possui Código de Ética Empresarial, Comitê de *Compliance*, Comitê de Ética e Sustentabilidade, Comitê de Gestão de Risco e de Segurança, Comitê de Enfrentamento ao Covid-19, Códigos de Conduta para os Colaboradores e Fornecedores, Procedimento de Compras de Bens Materiais e Serviços e o Canal Confidencial de Ética e Denúncias.

A Companhia conta com um Conselho Fiscal permanente, composto por exclusivamente por membros independentes, e também com uma assessoria de Auditoria Interna, que atua de forma independente na análise de processos administrativos e operacionais, buscando oportunidades de melhoria e mitigação de riscos de negócios.

AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos aos clientes, fornecedores, instituições financeiras, órgãos governamentais, acionistas e demais partes interessadas pelo apoio recebido e principalmente à equipe de colaboradores pela dedicação e empenho neste ano tão desafiador. Todos, direta ou indiretamente, contribuíram para o cumprimento da missão da Aeroportos Brasil Viracopos.

Campinas, 26 de março de 2021.

Diretoria Executiva.