



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL das sociedades

AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial;
AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial; e
VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial.

(Processo nº 1019551-68.2018.8.26.0114)

Campinas, 12 de fevereiro de 2020.

PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE
AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial;
AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial; e
VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial.

AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; **AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; e **VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901 apresentam, nos autos do seu processo de recuperação judicial, autuado sob nº 1019551-68.2018.8.26.0114, em curso perante o d. Juízo da 8ª Vara Cível do Foro de Campinas, Estado de São Paulo, o seu Plano de Recuperação Judicial, em cumprimento ao disposto no artigo 53 da Lei nº 11.101/2005 (“LRI”).

Sumário

1.	INTRODUÇÃO.....	4
1.1.	Apresentação da Concessionária.	4
1.2.	A licitação da concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos.	8
1.3.	Estrutura societária e operacional.	14
1.4.	Razões da crise.....	16
1.5.	Viabilidade econômica e operacional.	32
2.	DEFINIÇÕES E REGRAS DE INTERPRETAÇÃO	33
2.1.	Definições.....	33
2.2.	Cláusulas e Anexos.	42
2.3.	Títulos.....	42
2.4.	Termos.....	42
2.5.	Referências.	42
2.6.	Disposições Legais.....	43
2.7.	Prazos.	43
3.	VISÃO GERAL DAS MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO.....	43
3.1.	Objetivos do Plano.....	43
3.2.	Relicitação.....	43
3.3.	Alteração da forma de funcionamento da Cascata de Contas.....	44
3.4.	Reestruturação dos Créditos.....	44
3.5.	Utilização dos Depósitos Judiciais.....	44
3.6.	Alienação de ativos ociosos e/ou obsoletos.....	45
4.	RELICITAÇÃO.....	45
4.1.	Requerimento de Relicitação.....	45
4.2.	Pagamento da Indenização.....	45
4.3.	Eventual assunção do saldo do financiamento pelo Novo Concessionário.....	46
4.4.	Piso no âmbito dos litígios envolvendo a ANAC.	47
4.5.	Sub-rogação dos contratos existentes.....	47
5.	REESTRUTURAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DOS CRÉDITOS.....	48
5.1.	Pagamento dos Credores Trabalhistas.	48
5.2.	Pagamento dos Credores com Garantia Real.....	49
5.3.	Pagamento dos Credores Financeiros.....	49
5.4.	Pagamento dos Créditos decorrentes do Contrato de Concessão.....	49
5.5.	Pagamento dos Demais Credores Quirografários.....	50

5.6.	Pagamento dos Credores ME e EPP	50
5.7.	Pagamento dos Credores de ABSA	51
5.8.	Pagamento dos Credores Partes Relacionadas	52
5.9.	Pagamento dos Créditos Ilíquidos	52
5.10.	Pagamento dos Créditos Retardatários	53
5.11.	Forma de cálculo das parcelas e prazo de pagamento	53
5.12.	Forma de Pagamento	54
5.13.	Contas bancárias dos Credores	54
5.14.	Alteração nos valores dos Créditos	54
5.15.	Direito de compensação	55
6.	EFEITOS DO PLANO	55
6.1.	Vinculação do Plano	55
6.2.	Novação	55
6.3.	Reconstituição de Direitos	55
6.4.	Ratificação de Atos	56
6.5.	Extinção de Ações	56
6.6.	Quitação	56
6.7.	Prazo de cura	57
6.8.	Aditamentos, alterações ou modificações do Plano	57
7.	DISPOSIÇÕES GERAIS	57
7.1.	Contratos existentes e conflitos	58
7.2.	Anexos	58
7.3.	Comunicações	58
7.4.	Data do Pagamento	58
7.5.	Encargos Financeiros	59
7.6.	Créditos em moeda estrangeira	59
7.7.	Divisibilidade das previsões do plano	59
7.8.	Manutenção do direito de petição, voz e voto em Assembleia de Credores	59
7.9.	Lei Aplicável	60
7.10.	Eleição de Foro	60
	ANEXO 1 - LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA	62
	ANEXO 2 - LAUDO DE AVALIAÇÃO DE BENS E ATIVOS DAS RECUPERANDAS	63
	ANEXO 3 – ACORDOS EXTRAJUDICIAIS COM OS CREDORES FINANCEIROS	64
	ANEXO 4 – RELAÇÃO DE BENS OCIOSOS E/OU OBSOLETOS	65

ANEXO 5 - CERTIDÕES NEGATIVAS (OU POSITIVAS COM EFEITOS DE NEGATIVA) RELATIVAMENTE ÀS OBRIGAÇÕES
FISCAIS, TRABALHISTAS E DE SEGURIDADE SOCIAL DAS RECUPERANDAS..... 66

1. INTRODUÇÃO

1.1. Apresentação da Concessionária.

A partir do ano de 2011, a União Federal deu início a um programa de desestatização de certos aeroportos até então explorados exclusivamente pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO (“INFRAERO”), visando melhorar a qualidade de serviços desses aeroportos e acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda pelo transporte aéreo de passageiros e de cargas, adequando-os ao crescimento do setor no país e à realização de grandes eventos, como a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016¹.

Nesse contexto, por meio do Decreto Federal nº 7.531/11, os aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização – PND, tendo sido delegadas à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC as funções de execução e acompanhamento do processo de concessão dos referidos aeroportos, sob supervisão da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Foi, então, divulgado pela ANAC o Edital do Leilão nº 2/2011, tendo por objeto a concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos. Conforme previsto no Edital, a licitação ocorreria na modalidade de leilão com inversão de fases, com critério de julgamento pelo maior Valor Global de Contribuição Fixa ofertado.

¹ Esta iniciativa está alinhada com a Política Nacional de Aviação Civil (“PNAC”), instituída por meio do Decreto Federal nº 6.780/09, que elenca como um dos objetivos da PNAC a eficiência das operações da aviação civil e destaca as seguintes ações para tanto (entre outras): *“promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários”* e *“promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, no todo ou em partes”*. (grifou-se)

O Consórcio Aeroportos Brasil, formado pelas empresas TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. ("TPI"), UTC Participações S.A. ("UTC") e pela francesa EGIS Airport Operation ("EGIS"), foi o vencedor da disputa pelo aeroporto de Viracopos, com oferta de R\$ 3,821 bilhões.

Os mesmos integrantes do consórcio vencedor (TPI, UTC e EGIS) constituíram a sociedade ABSA, para atuar como acionista privado titular de 51% do capital da sociedade titular da futura concessão do aeroporto de Viracopos, a Aeroportos Brasil - Viracopos S.A. O Contrato de Concessão foi celebrado pela Concessionária com o Poder Concedente em 14.06.2012, tendo por objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário de Viracopos, pelo prazo de 30 (trinta) anos, a contar de 11.07.2012, data do início da concessão.

Em seguida, foram investidos **R\$ 3,277 bilhões** em equipamentos e em obras, principalmente nas Fases 1-A e 1-B previstas no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA², para atingir um nível de excelência na operação aeroportuária de Viracopos. Foram obtidos cerca de R\$ 2,3 Bilhões em financiamentos e foram realizados aportes de capital de R\$ 809 Milhões, por ABSA, e R\$ 777 Milhões, pela INFRAERO, em valores históricos. O saldo de R\$ 400 Milhões foi aportado para capital de giro e outras obrigações da concessão.

Passados cerca de 7 anos do início de sua exploração privada, os vultosos investimentos realizados pela Concessionária, associados às melhorias dos processos operacionais e administrativos, transformam Viracopos em referência no setor de aviação, reconhecido por diversos prêmios, no Brasil e ao redor do mundo.

Desde que a operação do aeroporto de Viracopos foi transferida da INFRAERO para a Concessionária, Viracopos foi eleito por 12 (doze) vezes o melhor terminal aéreo do país na pesquisa de satisfação de passageiros realizada pela Secretaria Nacional

² O PEA consiste no Anexo 2 do Contrato de Concessão.

de Aviação Civil – SAC ³. Foi eleito, ainda, o melhor aeroporto de cargas do mundo, na categoria de até 400.000 ton./ano, no *Air Cargo Excellence Awards 2018*, premiação realizada anualmente pela *Air Cargo World*, uma das principais publicações do setor, que premia os melhores aeroportos na área de transporte aéreo mundial.⁴

No mês de junho de 2018, Viracopos foi considerado o 7º (sétimo) melhor aeroporto do mundo e o melhor entre todos os aeroportos brasileiros, de acordo com a pesquisa independente conduzida pela **AIRHELP**, uma empresa com atuação mundial, que assessora passageiros a obterem indenizações por atrasos, cancelamentos, *overbookings* ou outras falhas na prestação do serviço por parte das companhias aéreas⁵.

Além destas premiações, Viracopos (i) foi o primeiro aeroporto concedido do País a obter a certificação ISO 9001:2015, no escopo “*gestão da infraestrutura e serviços aeroportuários para a logística de carga e embarque e desembarque de passageiros*”, para os dois terminais do complexo aeroportuário (terminal de cargas e terminal de passageiros), e (ii) foi considerado pela consultoria britânica especializada em aviação civil OAG o 3º (terceiro) aeroporto mais pontual do mundo em sua categoria, sendo o 1º (primeiro) do Brasil⁶.

³ Desde que a Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC iniciou pesquisas de satisfação dos usuários dos aeroportos brasileiros, Viracopos foi reconhecido como o melhor aeroporto do Brasil em 12 (doze) oportunidades: no 3º e 4º trimestres de 2013, no 4º trimestre de 2014, no 1º trimestre de 2015, no 1º trimestre de 2016, no 2º e 3º trimestres de 2017, no 1º, 3º e 4º trimestres de 2018, e no 1º e 3º trimestres de 2019, conforme relatórios disponibilizados em <http://www.infraestrutura.gov.br/pesquisa-satisfacao.html>. Consulta nesta data.

⁴ No período de 2014 a 2017 Viracopos conquistou outros prêmios *Air Cargo Excellence*, da mesma *Air Cargo World*: 2º melhor aeroporto de carga do mundo em 2017; melhor aeroporto de carga da América Latina em 2016; e melhor aeroporto do Brasil, melhor aeroporto da América Latina no quesito Operação de Carga e 2º melhor aeroporto de carga da América Latina em 2014.

⁵ <https://www.airhelp.com/pt-br/airhelp-score/avaliacao-aeroportos/>, <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2018/06/dois-aeroportos-brasileiros-aparecem-em-lista-de-10-melhores-do-mundo.shtml> e <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-06-06/the-best-and-worst-airlines-and-airports-of-2018>. Consultas nesta data.

⁶ <https://www.anac.gov.br/noticias/2019/aeroportos-brasileiros-se-destacam-em-ranking-de-pontualidade-mundial>. Consulta nesta data.

A excelência do serviço prestado por Viracopos é formalmente reconhecida pela ANAC via reajuste tarifário anual, com aplicação do Fator Q⁷ de forma positiva. O Fator Q consiste, justamente, no mecanismo criado pela ANAC para aferir, periodicamente, a qualidade dos serviços prestados, o que ocorre mediante avaliação do cumprimento dos chamados Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), que se encontram descritos no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA, que consiste no Anexo 2 do Contrato de Concessão. Conforme se pode ver da tabela abaixo, desde que a gestão do aeroporto passou ao operador privado, Viracopos obteve por cinco anos consecutivos percentuais positivos, tendo a maior média entre os aeroportos licitados na 2^a Rodada:

Resultado - Fator Q

Ano	2015 (exercício de 2014)	2016 (exercício de 2015)	2017 (exercício de 2016)	2018 (exercício de 2017)	2019 (exercício de 2018)	Média
Viracopos	0,8050%	1,1450%	1,3000%	1,3000%	1,2608%	1,1622%
Brasília	0,4050%	0,9450%	0,5500%	0,9500%	0,5850%	0,4190%
Guarulhos	-0,2350%	0,3450%	0,7000%	0,7000%	1,2114%	0,8123%

Além de todos prêmios corroborando a excelente prestação de serviços, a relevância de Viracopos deve ser reconhecida pelos empregos gerados – cerca de 1.000 diretos e 5.000 indiretos – e pelas expressivas contribuições fiscais, trabalhistas e de seguridade social que são geradas aos cofres públicos – somente de ISS, Viracopos recolhe ao Município de Campinas cerca de R\$ 30 milhões por ano, o que não era gerado na época em que o aeroporto era operado pela INFRAERO.

Assim, como demonstrado neste Plano e no laudo de viabilidade que integra o **Anexo 1**, as Recuperandas são sociedades plenamente viáveis. Apesar da momentânea crise econômico-financeira, elas devem ser preservadas em prol da manutenção dos postos de trabalho; da sua importância para o setor de transporte

⁷ Conforme definição contida na cláusula 1.1.24 do Contrato de Concessão, o Fator Q é “*fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos Indicadores de Qualidade de Serviço selecionados, a ser aplicado nos reajustes tarifários.*”

aéreo; do recolhimento de tributos e do estímulo à economia, os quais representam, inquestionavelmente, os objetivos maiores da LRJ.

E as provas mais robustas da viabilidade das Recuperandas consistem em que (i) Viracopos é o melhor aeroporto do País (conforme apontado em 12 (doze) oportunidades pela Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC) e um dos melhores do mundo (conforme apontado por diferentes consultorias internacionais) e (ii) apesar da crise de liquidez enfrentada, as Recuperandas possuem TODAS as certidões negativas (ou positivas com efeitos de negativa) relativamente às suas obrigações fiscais, trabalhistas e de seguridade social (Anexo 5).

1.2. A licitação da concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A concessão dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Campinas foi licitada na forma do Edital do Leilão nº 2/2011, sob a modalidade de leilão com inversão de fases e com critério de julgamento de maior Valor Global de Contribuição Fixa ofertado. Para Viracopos, a cláusula 4.24.2 desse edital estipulava o valor mínimo de R\$ 1.471.000.000,00 (um bilhão, quatrocentos e setenta e um milhões de reais)⁸, a ser pago em 30 (trinta) parcelas anuais durante o prazo total da concessão (vide cláusula 2.13.1 do Contrato de Concessão).

O valor mínimo acima foi calculado com base em Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA,⁹ que foi contratado e divulgado pela ANAC juntamente com o edital da licitação das concessões. Entre os estudos que integram o EVTEA, destacam-se o “Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP” e o “Relatório 4 – Avaliação Econômico-Financeira – VCP”.

⁸ “4.23. A proposta econômica, ofertada para o respectivo Aeroporto objeto da Concessão, versará sobre o Valor de Contribuição Fixa a ser paga ao Poder Concedente. (...) 4.24. A Proponente deverá indicar, na sua proposta econômica, o Valor da Contribuição Fixa a ser paga ao Poder Concedente com, no máximo, 2 (duas) casas decimais, a ser reajustado nos termos do Anexo 25 - Minuta do Contrato de Concessão, observado os seguintes valores mínimos: (...) 4.24.2. Aeroporto de Campinas: mínimo R\$ 1.471.000.000 (um bilhão e quatrocentos e setenta e um milhões de reais).”

⁹ O EVTEA de Viracopos está disponível no link <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/arquivos/relatorios-vcp.zip>. Consulta nesta data.

Essencialmente, os referidos relatórios projetaram a demanda futura de transporte de passageiros e cargas no período de 2010 a 2041 e, com base nelas, estimaram as receitas tarifárias e não tarifárias do futuro concessionário, com o objetivo de precificar a futura concessão.

Durante a fase interna da licitação, os documentos que compunham o EVTEA foram submetidos, juntamente com as minutas do edital e do futuro contrato de concessão, ao Tribunal de Contas da União – TCU, a fim de que aquela Corte de Contas exercesse seu controle prévio, antes que o leilão fosse realizado.

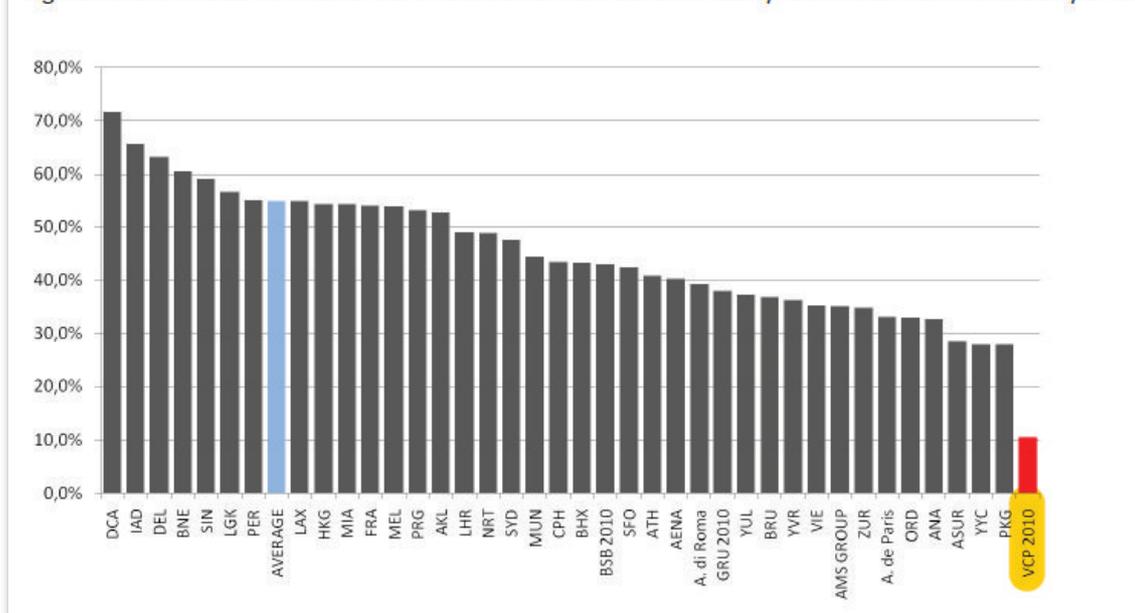
No exercício desse controle prévio da concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos, foram proferidos pelo Plenário do TCU os acórdãos TC 032.695/2011-0, fruto da sessão de julgamento de 7.12.2011, e TC 032.786/2011-5, fruto da sessão de julgamento de 01.02.2012.

Durante esse controle prévio, o TCU determinou à ANAC que majorasse o valor mínimo de outorga no caso do Aeroporto de Viracopos do valor originalmente proposto pela Agência Reguladora de R\$ 436 milhões para R\$ 1,471 bilhões (em valor patrimonial líquido – VPL). Para que a concessão fosse precificada no valor patrimonial líquido de R\$ 1,471 bilhões, pesou, entre outras coisas, a estimativa de que as receitas não tarifárias do aeroporto de Viracopos (isto é, todas as receitas não relacionadas a tarifas de pouso, movimentação e decolagem de aeronaves) saíram dos **10%** (dez por cento) existentes ao tempo em que o aeroporto era explorado pela INFRAERO para algo mais próximo da média mundial, apontada pela ANAC em **55%** (cinquenta e cinco por cento). Nesse sentido, vejam-se as seguintes passagens do “Relatório 4 - Avaliação Econômico-Financeira – VCP”, que compunha o EVTEA apresentado pela ANAC ao TCU na fase interna da licitação:

8.2 Benchmarking - Receitas Não Tarifárias como Percentual das Receitas Totais

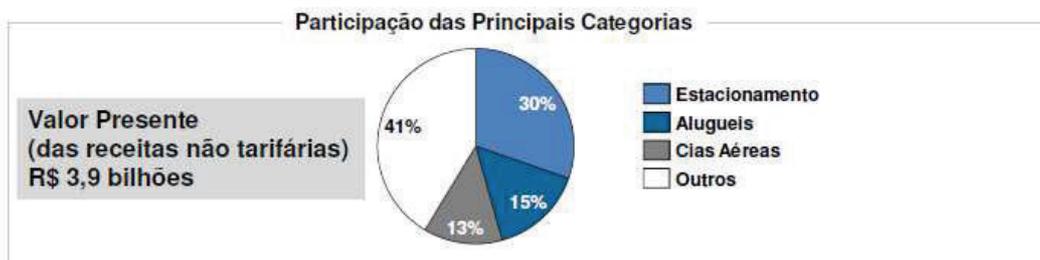
A Figura 3 mostra a participação das receitas do aeroporto, compostas por fontes não tarifárias. Uma grande participação das receitas não tarifárias pode diversificar os negócios de um aeroporto e isolá-lo do risco endêmico da indústria aérea. Em Campinas, as Receitas Não Tarifárias compreendem apenas 10% da receita total, estando Viracopos abaixo da média dos aeroportos estudados (55%). No entanto, Viracopos conta atualmente com menores volumes de passageiros do que os aeroportos de mesmo porte, incluindo uma alta proporção de passageiros domésticos e poucos passageiros internacionais, o que tende a produzir menores receitas não tarifárias. No entanto, como o tráfego em Viracopos está aumentando, o aeroporto deverá atingir uma escala que permitirá a melhoria significativa na participação das receitas não tarifárias como porcentagem da receita total.

Figura 3 – Receita Não Tarifária como Percentual da receita total para uma amostra de Aeroportos



Já na apresentação feita pela ANAC ao TCU em 17.10.2011, extraída do processo administrativo que deu origem ao acórdão TC 032.695/2011-0, a ANAC apontou um incremento das receitas não tarifárias (ou receitas comerciais) do aeroporto de Viracopos da ordem de **1.378%** (mil, trezentos e setenta e oito por cento), tendo estimado que estas mesmas receitas não tarifárias cresceriam apenas **232%** (duzentos e trinta e dois por cento) e **116%** (cento e dezesseis por cento) nos aeroportos de Guarulhos e Brasília, respectivamente:

Projeção de Receita Não Tarifária - Viracopos



A fim de permitir o incremento nas receitas não tarifárias de Viracopos da ordem de **1.378%** defendida pela ANAC ao TCU durante a fase interna da licitação, o Contrato de Concessão e o PEA asseguram a possibilidade de exploração plena das atividades geradoras destas receitas:

Contrato de Concessão:

“3. Objeto da Concessão

3.1. *Constitui objeto da Concessão do Complexo Aeroportuário a execução das seguintes atividades, que devem ser cumpridas pela Concessionária durante todo o prazo da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações previstas no Contrato:*

(...)

3.1.2 *A exploração eficiente do Complexo Aeroportuário, de forma a obter Receitas Não-Tarifárias e disponibilizar aos Usuários a infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento do Complexo Aeroportuário;”*

“Seção II - Das Receitas Não Tarifárias

4.11. *A Concessionária poderá explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, conforme previsto no PEA, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.”*

PEA:*“5. Atividades Acessórias*

5.1. A Concessionária poderá obter Receitas Não Tarifárias em razão da exploração das seguintes atividades econômicas acessórias, nos termos do Contrato, diretamente por meio de subsidiária integral ou mediante contratação de terceiros:

5.1.1 Manuseio de solo (aeronaves, passageiros, carga e bagagem), catering, comissaria, limpeza e abastecimento;

5.1.2 Varejo e alimentação: duty free, bancos, correios, lotéricas, restaurantes e bares, máquinas automáticas de vendas, entre outras lojas comerciais (souvenir, vestuário, livraria, joalheria etc.);

5.1.3 Locação de áreas para escritórios, áreas para armazenagem de cargas, zona de processamento de exportação, hotéis e centros de convenção;

5.1.4 Outros serviços ao passageiro: locação de automóveis, estacionamento, cinema, salas de reunião e hotel de trânsito;

5.1.5 Outros: carregadores, transporte aeroporto-hotel, city tour, serviços de consultoria em aeroportos, telefonia e acesso à Internet.”

Anteriormente à realização do leilão, o direito do futuro concessionário à exploração dessas atividades foi também ratificado pela própria ANAC, tanto nos esclarecimentos ao edital,¹⁰ quanto nas audiências públicas realizadas.¹¹

Ao avaliar o EVTEA e os demais documentos durante a fase interna da licitação, o TCU levou em consideração, inclusive para fins de ajuste da precificação da concessão (que saltou de R\$ 436 milhões para R\$ 1,471 bilhões), que o concessionário privado conseguiria “*eleva essa participação [das receitas não tarifárias], seja pela prestação de novos serviços aos usuários (e.g. hotel, centro de*

¹⁰ “Anexo 2 – Contrato, item 3.1.2:

Questionamento: Considerando o item 3.1.2, entendemos que seja possível explorar áreas que, embora inseridas no Complexo Aeroportuário, não se encontram – de acordo com o PEA – relacionadas diretamente à exploração desse Complexo, caracterizando-se, portanto, como ‘áreas livres’, sendo possível a sua exploração visando a percepção de outras de outras Receitas Não Tarifárias. Confirma o entendimento?

Esclarecimento ANAC: Sim, observadas as disposições contratuais, particularmente no que se refere aos itens 11.6 e seus subitens.”

¹¹ “Contribuição nº 375 – Página 393: Minuta de Contrato - Anexo 2 - Cláusula 4 Desapropriação. A ANAC agradece a colaboração e informa que a relação completa dos imóveis que possuem declaração de utilidade pública e os que deverão ser desapropriados será exibida juntamente com o Edital definitivo, possibilitando a previsão de custos a serem incorridos no processo. As desapropriações serão realizadas antes da necessidade de utilização por parte da Concessionária de forma a não impactar a sua atuação. Caso contrário, poderá ser solicitado reequilíbrio do contrato quando não atendidas as condições contratuais e não respeitada a alocação de riscos nele estabelecida.”

convenções), pelo aumento da movimentação de passageiros e, inclusive, pelo aumento dos preços cobrados”. Disse o TCU no acórdão TC 032.695/2011-0:

449. Por outro lado, existe a possibilidade de que o concessionário venha a se valer de receitas não tarifárias que extrapolem as estimativas feitas pelo poder concedente no fluxo de caixa inicial da outorga. Conforme destacado no Gráfico 2, em 2030, com as premissas adotadas pela Anac, a porcentagem das receitas não tarifárias em relação à receita total será de aproximadamente 30%, abaixo da atual média mundial de 55%, destacada na Figura 3 do Relatório 4 dos EVTEA (peça 57, p. 36). Há indícios de que a gestão privada conseguirá elevar essa participação, seja pela prestação de novos serviços aos usuários (e.g. hotel, centro de convenções), pelo aumento da movimentação de passageiros e, inclusive, pelo aumento dos preços cobrados.

Ao mesmo tempo em que considerou a possibilidade de o futuro concessionário auferir receitas acessórias mediante exploração eficiente de atividades comerciais diversas, o TCU advertiu para a necessidade de o processo de outorga do Aeroporto Internacional de Viracopos “*primar pelos princípios da transparência, da isonomia e da publicidade, de forma a conferir estabilidade e segurança jurídica aos atores envolvidos*”, mormente porque os resultados dessa desestatização seriam “*determinantes para o equacionamento de um dos principais gargalos da infraestrutura nacional de transporte e para a revisão do modelo de gestão e governança dos aeroportos brasileiros*”, conforme se verifica das seguintes passagens do acórdão TC 032.695/2011-0:

99. Destaco ainda que, segundo preveem os estudos de viabilidade apresentados pela Anac, o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas/SP, tornar-se-á o maior do país em 2023. Com a previsão de três novas pistas e um novo terminal de passageiros, espera-se que a empresa concessionária assuma vultosos investimentos nos 30 anos de vigência do contrato. Até o fim desse período, passarão por Viracopos, ainda segundo os EVTEA, cerca de 90 milhões de passageiros todos os anos, 16 vezes mais que o fluxo observado em 2010.

100. O Aeroporto Internacional de Viracopos fica a 20 km do centro de Campinas e a 95 km do centro de São Paulo. A demanda por Viracopos apresentou grande crescimento nos últimos anos em decorrência, entre outros fatores, do esgotamento da capacidade do Aeroporto de Congonhas e da superlotação do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Segundo premissas adotadas nos EVTEA apresentados ao TCU, a Anac espera um aumento ainda mais significativo da demanda de Viracopos nos próximos anos, tendo como principais premissas, entre outras: (a) o esperado crescimento da economia nacional; (b) a inexistência de novos aeródromos na área de alcance do Aeroporto Internacional de Guarulhos, de forma que a demanda ali excedente possa ser suprida pelo Aeroporto de Viracopos; e (c) a implantação de ligação de alta velocidade entre São Paulo e o aeroporto em tela. Os riscos associados às estimativas de demanda feitas pela Anac foram apontados na instrução da unidade técnica transcrita no relatório que antecede este voto.

101. Diante de sua relevância e de suas peculiaridades, o processo de outorga do Aeroporto Internacional de Viracopos deve primar pelos princípios da transparência, da isonomia e da publicidade, de forma a conferir estabilidade e segurança jurídica aos atores envolvidos, máxime aos usuários dos serviços de transporte aéreo. Os resultados dessa desestatização conduzida pelo Poder Executivo, além de serem especialmente importantes para que seja atingido um nível de serviço adequado para os passageiros e empresas de transporte aéreo, serão determinantes para o equacionamento de um dos principais gargalos da infraestrutura nacional de transporte e para a revisão do modelo de gestão e governança dos aeroportos brasileiros.

Entretanto, conforme será abordado adiante, o descumprimento da obrigação contida na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão¹² inviabilizou a exploração das atividades geradoras das receitas não tarifárias (ou receitas comerciais) tal como concebidas pela própria Agência Reguladora no edital e no Contrato de Concessão. Este descumprimento motivou o Pleito de Não Desapropriação (abaixo descrito) e fundamenta a Ação de Obrigação de Fazer.

1.3. Estrutura societária e operacional.

Do ponto de vista societário, a Concessionária está constituída como uma sociedade (anônima) de propósito específico, que tem por objeto social: (i) a prestação de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos; (ii) a constituição de subsidiárias integrais para a execução de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias

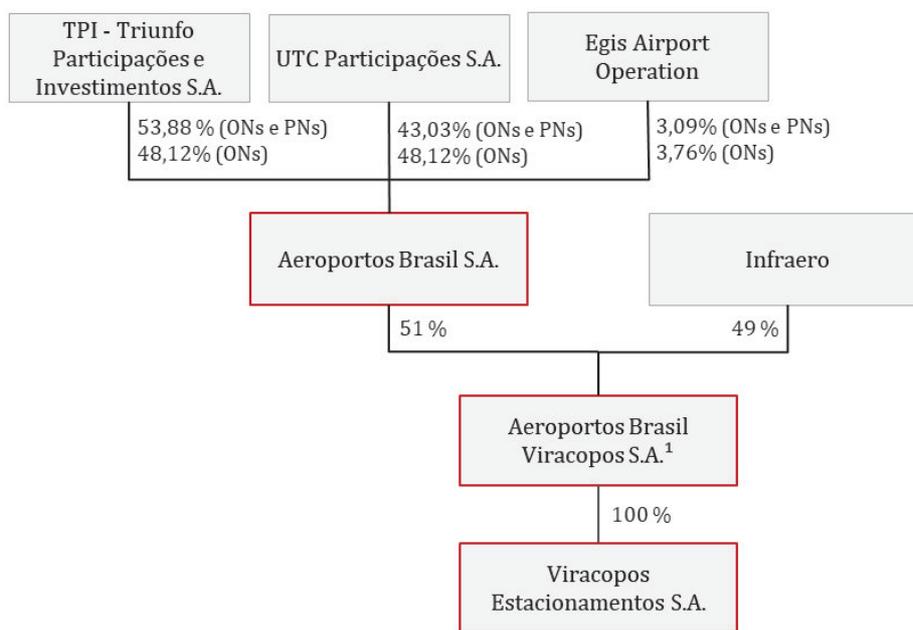
¹² “3.2. São direitos e deveres do Poder Concedente: (...) 3.2.15. desapropriar os imóveis que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização da sessão pública do leilão, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus;”

compreendidas no seu objeto; (iii) a importação de bens e serviços necessários à execução das atividades compreendidas no seu objeto; e (iv) o exercício de outras atividades afins ou correlatas ao seu objeto social.

A Concessionária possui como acionistas (i) a ABSA, veículo constituído pelos acionistas privados TPI, UTC e EGIS, e (ii) INFRAERO, titulares, respectivamente, de 51% (cinquenta e um por cento) e 49% (quarenta e nove por cento) do capital social da Concessionária.

A Concessionária, por sua vez, é controladora da sociedade VESA, uma subsidiária integral que tem por objeto a exploração de estacionamentos de veículos e afins, especialmente no complexo aeroportuário de Viracopos.

Atualmente, esta é a estrutura societária das Recuperandas:



Impetrantes da Recuperação Judicial

¹ Titular da concessão do aeroporto de Viracopos

Em termos operacionais, Viracopos é o 6º (sexto) maior aeroporto do Brasil em número de passageiros transportados e o 2º (segundo) maior em volume de cargas totais, sendo o 1º (primeiro) em volume de cargas importadas – cerca de 40%

(quarenta por cento) de toda a carga aeroportuária importada ingressa no Brasil através de Viracopos. Sua contribuição para a malha aérea brasileira compreende cerca de 1.100 voos semanais para mais de 100 localidades no Brasil, sendo 54 destinos diretos, além de 29 voos internacionais semanais para 4 destinos.

1.4. Razões da crise.

As razões que culminaram na crise experimentada pelas Recuperandas são os eventos que impactaram diretamente seu fluxo de caixa, com origem tanto externa quanto interna, conforme pormenorizadamente exposto na petição inicial da Recuperação Judicial e no laudo de viabilidade econômico-financeira que integra o **Anexo 1** deste Plano, elaborado pela renomada consultoria Alvarez & Marsal.

Resumidamente, a crise de liquidez enfrentada pelas Recuperandas está associada a três frentes:

- (i) ocorrência de diversos eventos ensejadores de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, causados ou, quando menos, agravados pela ANAC, que não foram objeto de recomposição tempestiva e integral pela Agência Reguladora;
- (ii) enorme descompasso entre a demanda projetada à época da licitação, na forma dos estudos integrantes do EVTEA (os quais foram contratados pela ANAC e divulgados juntamente com o edital), e a demanda real, em níveis absolutamente exorbitantes e imprevisíveis, o que foi agravado pela não construção de trem de alta velocidade ligando a cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos (cuja construção fora considerada no EVTEA); e
- (iii) grave crise macroeconômica, imprevisível à época da licitação e com consequências incalculáveis, que empurrou o País para a maior e mais longa recessão de sua história e contribuiu para o agravamento dos efeitos dos dois itens anteriores.

**(I) OS EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO
E OS RESPECTIVOS PLEITOS**

A transformação de Viracopos de um aeroporto pouco expressivo à época da licitação para o melhor aeroporto do Brasil e um dos melhores do mundo ocorreu ao mesmo tempo em que se sucederam eventos imprevistos e alheios ao controle da Concessionária, causados pelo Poder Concedente (ou, quando menos, por ele agravados), os quais romperam as bases econômico-financeiras do Contrato de Concessão.

A fim de obter o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a Concessionária formulou 6 (seis) pleitos perante a ANAC, que se encontram descritos neste Plano: (i) Pleito de Teca-Teca; (ii) Pleito de Terminal de Cargas Vivas; (iii) Pleito de Carros Contraincêndio; (iv) Pleito de Perdimento; (v) Pleito de Não Desapropriação; e (vi) Pleito de Caso Fortuito (quando referidos conjuntamente, simplesmente "Pleitos de Reequilíbrio").

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 Concessionária, ante a inércia da Agência Reguladora.

Ademais disso, em nenhum dos Pleitos de Reequilíbrio a ANAC recompôs o reequilíbrio de forma integral e tempestiva. Conforme demonstrado pela Concessionária na Ação de Teca-Teca e na Ação de Reequilíbrio, em todos os Pleitos de Reequilíbrio não houve o respeito ao disposto no § 4º do artigo 9º da Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95), consoante o qual "*[e]m havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração*" e à cláusula 6.24¹³ do

¹³ "6.24. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo."

Contrato de Concessão, que estabelece 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*”.

Esta obrigação de recompor o equilíbrio econômico-financeiro da concessão de maneira integral e tempestiva é ainda mais premente e impositiva naquelas concessões financiadas pela modalidade de *project finance*, como é o caso da Concessionária. Afinal, como os financiadores são pagos com os recursos gerados pelo fluxo de caixa do empreendimento, qualquer desequilíbrio não recomposto de maneira integral e tempestiva pode resultar em rompimento de caixa e/ou no descumprimento de obrigações assumidas perante o Poder Concedente, financiadores e demais credores.

A seguir, a Concessionária passa a expor, sucintamente, o objeto dos Pleitos de Reequilíbrio e seus respectivos *status*.

<u>Pleito de Teca-Teca</u>	
Objeto	Pleito decorrente da <u>alteração unilateral</u> , promovida pela ANAC 1 (um) dia antes do início da fase de transferência das operações aeroportuárias da INFRAERO para a Concessionária, 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.
Processo Administrativo perante ANAC	Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22.04.2015.

<i>Status</i> administrativo	Reequilíbrio reconhecido parcialmente por meio da Decisão ANAC 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.
<i>Status</i> judicial	Na Ação de Teca-Teca, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão, descontado o valor de reequilíbrio parcialmente reconhecido na esfera administrativa. Atualmente, será iniciada a prova pericial.

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 Concessionária. A necessidade de reforma do TCV representou uma restrição operacional anterior à transferência das operações aeroportuárias da INFRAERO para Concessionária, 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.
Processo Administrativo perante ANAC	Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22.04.2015.
<i>Status</i> administrativo	Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.
<i>Status</i> judicial	Na Ação de Reequilíbrio, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, aguarda-se o início da fase instrutória.

Pleito de Carros Contraincêndio

Objeto	Pleito que visa à compensação pelos custos incorridos na aquisição de carros contraincêndio, 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 Concessionária 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.
Processo Administrativo perante ANAC	Processo administrativo nº 00058.038311/2015-71, deflagrado em 22.04.2015.
Status administrativo	Direito ao reequilíbrio indeferido na esfera administrativa.
Status judicial	Na Ação de Reequilíbrio, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, aguarda-se o início da fase instrutória.

<u>Pleito de Perdimento</u>	
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.
Processo Administrativo perante 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 de Reequilíbrio, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, aguarda-se o início da fase instrutória.

<u>Pleito de Não Desapropriação</u>	
Objeto	Pleito fundamentado nos prejuízos causados à Concessionária 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.
Processo Administrativo perante ANAC	Processo administrativo nº 00058.536344/2017-43, deflagrado em 1º.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 de Reequilíbrio, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, aguarda-se o início da fase instrutória.

<u>Pleito de Caso Fortuito</u>	
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.

Processo Administrativo perante 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 de Reequilíbrio, a Concessionária persegue a recomposição integral do Contrato de Concessão em razão deste Pleito. Atualmente, aguarda-se o início da fase instrutória.

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 desembarçada 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 aerotrópole¹⁴, como sempre pretendeu o consórcio que arrematou a concessão de Viracopos.

Conforme se infere do trecho do acórdão TC 032.695/2011-0 reproduzido anteriormente, três premissas foram adotadas pela ANAC no EVTEA: (i) inexistência de novos aeródromos na área de alcance do aeroporto de Viracopos; (ii) crescimento da economia brasileira; e (iii) construção de trem de alta velocidade ligando a cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos. Destas três premissas, apenas a primeira se verificou, sendo certo que a não construção do trem de alta velocidade representa uma mudança na política pública, tratando-se de risco não alocado à Concessionária.

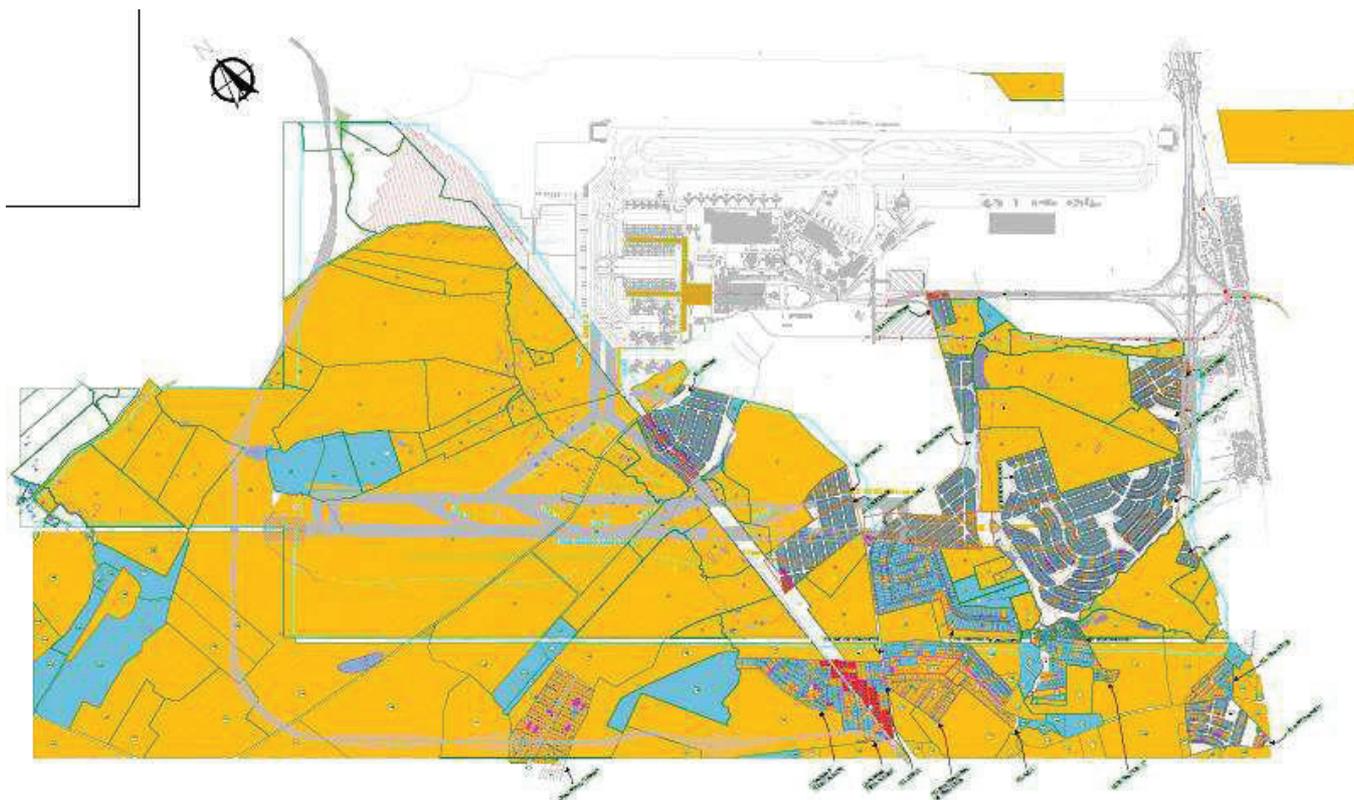
¹⁴ Uma aerotrópole pode ser conceituada como uma região de grande importância econômica, em que o ponto central é um aeroporto de médio ou grande porte, planejado para atuar como um complexo de transporte multimodal, tanto para passageiros quanto para cargas, e cuja principal função é promover conectividade a custos competitivos. Em uma aerotrópole, o aeroporto atua como indutor de desenvolvimento e centralidade em torno do qual ocorre o desenvolvimento comercial de diversos matizes, incluindo atividades de hotelaria, indústria, logística, entretenimento, consumo e residencial.

Para além da ausência do crescimento econômico projetado no EVTEA e da não construção de trem de alta velocidade ligando a cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos, o empreendimento foi seriamente prejudicado em razão do fato de que o Poder Concedente (representado pela ANAC) descumpriu a obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão.

Nesse sentido, a exploração de Viracopos na forma originariamente concebida no Contrato de Concessão foi inviabilizada, porque, até hoje, a maior parte das áreas do sítio aeroportuário não foi disponibilizada à Concessionária: dos 26 km² de área total do sítio aeroportuário, 17 km² correspondem à área que deveria ser desapropriada pelo Poder Concedente, mas deste total (17 km²) apenas 3,54 km² foram desapropriados, o que representa meros 20% (vinte por cento) da área de 17 km² (ou 12% da área total de 26 km² que compõe o Complexo Aeroportuário).

Além disso, as poucas áreas que foram efetivamente liberadas não são contíguas e estão esparsamente distribuídas em locais cuja possibilidade de exploração comercial é nula, por não haver vias de acesso e infraestrutura básica para conectá-las ao complexo aeroportuário. Por fim, algumas das áreas entregues à Concessionária estão ocupadas por terceiros (“posseiros”), como é o caso, por exemplo, das localidades conhecidas como Cidade Singer e Jardim Columbia.

O mapa do sítio aeroportuário abaixo demonstra em **amarelo** as áreas que deveriam ser entregues livres e desembaraçadas, mas não foram; já as áreas em **azul** correspondem àquelas que foram entregues:



Além de ter motivado o Pleito de Não Desapropriação, que é objeto da Ação de Reequilíbrio, o descumprimento da obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão também fundamenta a Ação de Obrigação de Fazer.

(II) ENORME DESCOMPASSO ENTRE A DEMANDA PROJETADA E A DEMANDA EFETIVA

Conforme exposto na seção 1.2 deste Plano, a precificação da concessão de Viracopos foi feita com base em estudos que integram o EVTEA, notadamente o *“Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP”* e o *“Relatório 4 - Avaliação Econômico-Financeira – VCP”*.

Uma vez projetada a demanda para todo o período da concessão, foram estimadas as receitas suficientes para suportar a envergadura dos investimentos e os pagamentos devidos ao FNAC. Nesse sentido, o PEA e o Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI de Viracopos preveem cinco ciclos de investimentos ao longo dos 30 anos de concessão, todos baseados na projeção de demanda realizada pelo Poder Concedente.

No primeiro ciclo, após assumir a operação do aeroporto de Viracopos, a Concessionária realizou investimentos de aproximadamente **R\$ 3,277 bilhões** para fins de execução das obras de infraestrutura e melhoria dos níveis de serviço, em atendimento às etapas das fases I-A e I-B previstas no Contrato de Concessão e no PEA.

Nesse contexto, independentemente do atingimento ou não da demanda projetada, o Contrato de Concessão exigia a construção do Novo Terminal de Passageiros com 35 (trinta e cinco) novas posições de aeronave, sendo 28 (vinte e oito) delas com pontes de embarque (*fingers*) e 7 (sete) posições remotas, além do edifício-garagem. Exigia, ainda, que o Novo Terminal de Passageiros fosse suficiente para atender uma demanda de 1.550 passageiros/hora pico, sendo que não poderia ocorrer o cruzamento entre os fluxos de passageiros embarcando e daqueles desembarcando, o que gerou a necessidade de praticamente dobrar a área de embarque e desembarque e prover cada *finger* com instalações de transporte vertical (escadas rolantes e elevadores). Desta forma, o novo terminal, seguindo as exigências contratuais, foi construído com uma capacidade para receber até 25 (vinte e cinco) milhões de passageiros/ano, embora hoje transporte apenas cerca de 9 (nove) milhões de passageiros/ano, o que representa cerca de 35% (trinta e cinco por cento) de sua capacidade, ou uma ociosidade de 65% (sessenta e cinco por cento).

Todo esse investimento foi realizado em função de demanda projetada pelo Poder Concedente, que, em tese, seria suficiente para gerar as receitas compatíveis com a amortização destes investimentos e pagamento das contribuições anuais ao FNAC (as “outorgas”). Tratava-se de investimentos obrigatórios e não relacionados a gatilhos de demanda real. Pelo Edital e pelo Contrato de Concessão, simplesmente não era possível realizar investimentos de menor envergadura, que fossem suficientes para atender a demanda real, mas sem comprometer os níveis de qualidade exigidos na prestação dos serviços concedidos.

Entretanto, a partir do ano de 2014, pouco mais de 2 (dois) anos após a concepção (2011) e realização da licitação (fev/2012), ocorreu uma mudança abrupta,

imprevisível e acentuada, que rompeu, definitivamente, a base econômico-financeira da concessão: a pior e mais longa recessão da economia brasileira.

Entre os anos de 2010 a 2013, justamente quando a concessão foi concebida e a licitação foi realizada, o Produto Interno Bruto (“PIB”) brasileiro **creceu 16,4%** (dezesseis vírgula quatro por cento), em uma média de **4,1%** (quatro vírgula um por cento) ao ano. Entretanto, entre os anos de 2014 e 2016, o PIB retraiu **6,9%** (seis vírgula nove por cento), ou **2,3%** de retração a cada ano.

O já referido Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP (contratado e divulgado pela ANAC à época da licitação) contém a estimativa da ANAC para o desempenho da economia brasileira durante os trinta anos da concessão. O gráfico abaixo ilustra a diferença entre o PIB projetado pela ANAC no referido relatório e o PIB real no período de 2012 a 2106:

Ano	Projeção ANAC	PIB efetivo (IBGE)	Diferença entre projetado e real (em pontos %)	Diferença acumulada entre projetado e real (em pontos %)
2012	5,00%	1,90%	-3,10%	-3,10%
2013	5,50%	3,00%	-2,50%	-5,82%
2014	5,50%	0,50%	-5,00%	-11,39%
2015	4,41%	-3,80%	-8,21%	-20,55%
2016	4,30%	-3,60%	-7,90%	-29,45%
2017	4,20%	1,10%	-3,10%	-29,21%
2018	4,20%	1,10%	-3,10%	-32,31%

No referido relatório, o PIB foi adotado como um dos principais indutores de demanda de passageiros da região de São Paulo, de modo que a base para a projeção da demanda de passageiros domésticos e internacionais foi justamente a métrica econômica. A projeção de cargas também foi formulada com base em modelo de elasticidade a partir do PIB estimado.

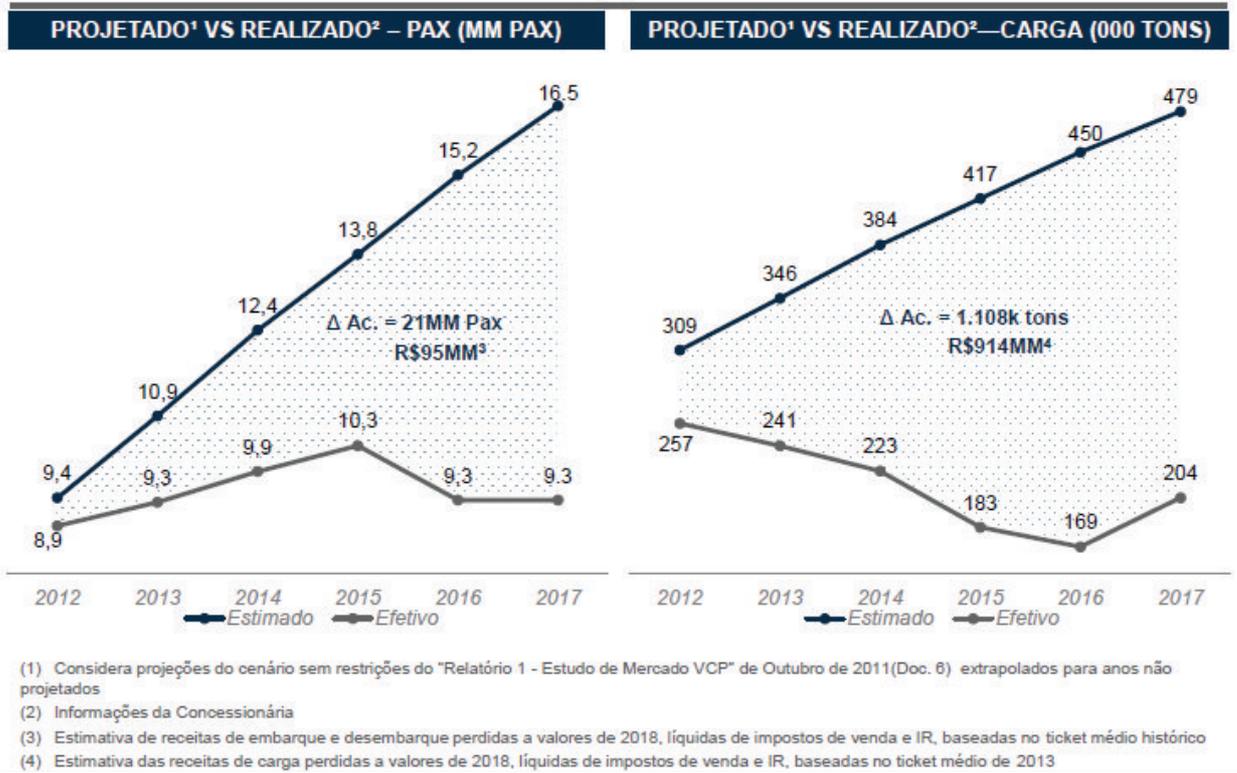
O enorme e imprevisível encolhimento da economia brasileira a partir de 2014, jamais imaginado ou previsto pelo mais competente economista, atingiu diretamente a circulação de passageiros e de cargas, não só em Viracopos, mas em todos os aeroportos licitados no mesmo período.

No caso de Viracopos, desde o início da concessão a demanda efetiva do transporte de passageiros e de cargas ficou, ano após ano, muito aquém daquela constante dos estudos integrantes do EVTEA, contratados e divulgados pela ANAC para fins de precificação da licitação.

No período de 2012 a 2017, a diferença entre a quantidade de passageiros transportada e a projetada foi superior a 21 milhões de pessoas (apenas no ano de 2017, a diferença foi de mais de 7 milhões de passageiros: projeção de 16,5 milhões, ante resultado de 9,3 milhões). No mesmo período, ocorreu algo similar com a quantidade de carga movimentada: uma diferença de 1,108 milhão de toneladas entre o projetado e o realizado (apenas no ano de 2017, a diferença foi de cerca de 275 mil toneladas: projeção de 479 mil ton., ante resultado de 204 mil ton.).

Grosso modo, no ano de 2017, a demanda real de circulação de passageiros atingiu 56% (cinquenta e seis por cento) da demanda projetada, enquanto a demanda real de movimentação de cargas ficou atingiu 42% da demanda projetada. Os gráficos abaixo, elaborados pela consultoria **Alvarez & Marsal**, ilustram o descompasso entre a demanda projetada de transporte de passageiros (abaixo, “PAX”) e de carga *vis-à-vis* a demanda efetiva:

Apesar dos altos valores de outorga e investimentos, as demandas de passageiros e carga apresentaram desempenho inferior às projeções iniciais, acentuadamente a partir de 2015



Os gráficos acima demonstram que, no período de 2012 a 2017, a frustração da demanda implicou perdas estimadas de receitas de embarque e desembarque de passageiros da ordem de **R\$ 95 milhões** e de receitas de carga da ordem de **R\$ 914 milhões**, em ambos os casos valores líquidos de impostos de venda e IR na data-base 2018.

Um exemplo significativo de como a nova infraestrutura do aeroporto de Viracopos foi superdimensionada pela ANAC no Contrato de Concessão pode ser extraído da seguinte constatação: em 2014, último ano de operação exclusiva, o antigo terminal de passageiros (T0), já inteiramente reformado por ABV, processou 9,9 milhões de passageiros; em 2016 e 2017, o novo terminal de passageiros (T1) transportou 9,3 milhões de passageiros, cerca de 600 mil pessoas a menos em cada ano. O problema é que, enquanto o antigo terminal (hoje desativado) possui 28 mil m², o novo terminal possui 178 mil m², mais de 6 vezes o tamanho do anterior!

A estimativa de demanda realizada pela ANAC à época da licitação está tão descolada da realidade atualmente vivenciada nos aeroportos – em especial em Viracopos – que, de acordo com estudo apresentado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC em setembro/2017¹⁵, o volume de 15 milhões de passageiros/ano somente será alcançado em 2032, quando, de acordo com o Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP da ANAC, este fluxo deveria ter sido atingido em 2016.

Em parecer econômico elaborado especificamente sobre o caso de Viracopos, que foi juntado como Doc. 19 da petição inicial da Recuperação Judicial (fls. 1.104/1.139 dos autos principais), o renomado economista **Raul Velloso**¹⁶ demonstrou que a crise econômica vivenciada logo a partir do início da concessão foi um evento extremo e absolutamente imprevisível à época da licitação. Embasado em três diferentes metodologias (observação da série histórica; simulação de Monte Carlo e avaliação das projeções de inflação do mercado), o ilustre economista pontuou que “a crise pela qual passamos apresentava probabilidade próxima a zero em dezembro de 2011, quando foram feitas as propostas na licitação”, para concluir ao final o seguinte:

“As três metodologias deixam claro, portanto, que o desempenho do PIB após 2013 foi absolutamente fora de todos os padrões históricos e de qualquer projeção que fosse considerada minimamente razoável na época. Não se pode, assim, exigir de uma concessionária que levasse em consideração, ao elaborar sua proposta para a licitação, um desempenho tão catastrófico de nossa economia. O que se observou desde então foi claramente um evento extremo ou, para utilizar a terminologia do contrato, um caso de fortuito ou de força maior.”

15

Disponível

em

<http://www.transportes.gov.br/images/AEROPORTOS/ProjDemandaPress.pdf> (consulta nesta data).

¹⁶ Raul Velloso é consultor econômico e ex-secretário de Assuntos Econômicos do Ministério do Planejamento. Tem especialização em análise macroeconômica e finanças públicas. É Ph.D em economia pela Universidade de Yale, nos EUA. Foi membro do Conselho de Administração do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), membro do Conselho de Administração da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) e membro do Conselho Técnico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Em síntese, o estudo elaborado pelo economista **Raul Velloso** concluiu que a crise econômica, consideradas sua extensão e sua gravidade:

- (i) foi um evento superveniente totalmente fora do controle da Concessionária;
- (ii) não era previsível, nem foi prevista por qualquer economista no Brasil ou no mundo;
- (iii) foi extrema, consistindo na maior queda do PIB já documentada;
e
- (iv) teve um impacto econômico-financeiro devastador sobre a rentabilidade do projeto, gerando excessiva onerosidade à Concessionária e prejudicando a normal execução do Contrato de Concessão.

Diante de tamanha disparidade entre os números que estão na base da equação econômica do Contrato de Concessão e aqueles realizados, o evento escapou à álea normal do Contrato de Concessão, configurando hipótese de caso fortuito. Por este motivo, a Concessionária formulou perante a ANAC pleito administrativo visando o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, identificado neste Plano como Pleito de Caso Fortuito.

(III) GRAVE CRISE MACROECONÔMICA

Finalmente, deve ser destacado o impacto negativo provocado pela grave crise que o País atravessa desde 2014, a partir de quando começou a ocorrer o encolhimento da economia brasileira, com retração no PIB (que, nos anos de 2015 e 2016, decresceu em 3,80% e 3,60%, respectivamente).

De acordo com os relatórios divulgados pelo Comitê de Datação de Ciclos Econômicos (CODACE), um comitê criado em 2008 pela FGV com a finalidade de estabelecer cronologias de referência para os ciclos econômicos brasileiros, o País viveu um ciclo de expansão econômica entre o segundo trimestre de 2009 e o primeiro trimestre de 2014 – portanto, durante 20 (vinte) trimestres seguidos.

Porém, a partir do segundo trimestre de 2014, a economia brasileira entrou em colapso, jogando o País em sua maior e mais longa recessão, cujo ciclo terminaria apenas no quarto trimestre de 2016. Trata-se da maior e mais longa recessão desde quando a série começou a ser medida pelo CODACE, em 1981.

Embora o PIB tenha sido positivo no ano de 2017 (modestos 1% e 1,1% de crescimento, segundo o IBGE, e, ainda, sobre a base depreciada dos anos amargos anteriores), fato é que o Brasil ainda patina para sair da crise. E o maior exemplo das dificuldades é o número alarmante de desempregados: cerca de 12,5 milhões de pessoas, representativas de 11,8% da força de trabalho ativa, segundo dados da última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgados pelo IBGE.¹⁷

A crise econômica representa um evento exógeno extremo, que potencializou os efeitos danosos das duas causas da crise expostas nos subcapítulos antecedentes (ocorrência de eventos de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão e descompasso entre a demanda projetada e a demanda efetiva).

* * *

As circunstâncias descritas acima, absolutamente alheias ao controle das Recuperandas, fez com que o aeroporto de Viracopos enfrentasse uma tempestade perfeita. Por mais paradoxal que seja, antes do procedimento de Recuperação Judicial, Viracopos, reiteradamente considerado o melhor aeroporto do Brasil e com os mais elevados padrões de prestação dos serviços públicos que exerce, estava correndo seríssimo risco de ver encerrada a sua atividade, pelas razões da crise antes referidas, em especial os eventos de desequilíbrios econômico-financeiros do Contrato de Concessão.

¹⁷ <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html?=&t=destaques> (consulta nesta data).

1.5. Viabilidade econômica e operacional.

A crise financeira atualmente experimentada pelas Recuperandas, como visto na seção 1.4 acima, é fruto de uma conjunção de fatores externos e internos que afetaram adversamente seu fluxo de caixa, impossibilitando a continuidade do pagamento pontual de todas as suas obrigações junto ao Poder Concedente e demais Credores.

Entretanto, as atividades desempenhadas pelas Recuperandas são rentáveis e viáveis. Viracopos gerou em 2018 uma receita bruta da ordem de R\$ 801 milhões e líquida de R\$ 691 milhões. Sua geração de caixa operacional, medida pelo EBITDA¹⁸, foi de R\$ 275 milhões em 2018. Apesar dos efeitos da crise recente, as Recuperandas lograram a melhora de seu resultado operacional, expandindo a margem EBITDA de 39% para 51% entre 2013 e 2018¹⁹.

Como resultado das negociações ocorridas entre as Recuperandas e seus principais Credores, esse Plano conjuga, como principais medidas de recuperação, (i) a reestruturação dos Créditos (que ocorrerá em paralelo ao processo de Relicitação); e (ii) a alteração da forma de funcionamento da Cascata de Contas, por meio dos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros, celebrados entre as Recuperandas e os Credores Financeiros com o objetivo de permitir o pagamento dos Créditos (conforme novados na forma deste Plano) e do Passivo Extraconcursal.

Nesse contexto, desde que observadas as condições previstas neste Plano, as Recuperandas entendem que a conjugação destas medidas de recuperação: (i) permitirá o pagamento dos Créditos (conforme novados na forma deste Plano) e do Passivo Extraconcursal, compatibilizando a Relicitação com a exigência contida no artigo 8º, inciso XIV, do Decreto nº 9.957/19, segundo o qual a Concessionária terá

¹⁸ EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA (Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização): serve como uma base, a partir dos valores contábeis, para inferir quanto a empresa gera de recursos apenas em suas atividades operacionais, sem levar em consideração os efeitos financeiros e de impostos.

¹⁹ EBITDA 2018 ajustado para expurgar o efeito da contabilização da Contribuição Tarifária, implementada a partir de 2017.

60 (sessenta) dias, contados da assinatura do Aditivo ao Contrato de Concessão, para sair do regime de recuperação judicial, sob pena de ineficácia do referido Aditivo; e (ii) representa uma alternativa considerada satisfatória pela ANAC e pelos Credores Financeiros.

As condições de pagamento dos Créditos previstas neste Plano e do Passivo Extraconcursal no contexto da Relicitação estão baseadas em modelo econômico descrito de forma clara e objetiva no laudo de viabilidade econômico-financeira que integra o **Anexo 1** deste Plano.

2. DEFINIÇÕES E REGRAS DE INTERPRETAÇÃO

2.1. Definições.

Os termos e expressões utilizados em letras maiúsculas, sempre que mencionados no Plano, terão os significados que lhes são atribuídos nesta **cláusula 2ª**. Tais termos definidos serão utilizados, conforme apropriado, na sua forma singular ou plural, no gênero masculino ou feminino, sem que, com isso, percam o significado que lhes é atribuído.

2.1.1. “ABSA”: AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.1.2. “Ação de Obrigação de Fazer”: ação judicial nº 1022693-14.2019.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, movida pela Concessionária contra a ANAC tendo por fundamento o descumprimento da obrigação prevista na cláusula 3.2.15 do Contrato de Concessão.

2.1.3. “Ação de Reequilíbrio”: ação judicial nº 1027510-58.2018.4.01.3400, em curso perante a 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, movida pela Concessionária contra a ANAC tendo por fundamento o Pleito de

Terminal de Cargas Vivas, o Pleito de Carros Contraincêndio, o Pleito de Perdimento, o Pleito de Não Desapropriação e o Pleito de Caso Fortuito.

2.1.4. “Ação de Teca-Teca”: ação judicial nº 0065452-15.2016.4.01.3400, em curso perante a 20ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, movida pela Concessionária contra a ANAC tendo por fundamento o Pleito de Teca-Teca.

2.1.5. “Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros”: são, conjuntamente, a (i) Carta-Proposta de Suspensão Parcial do Pagamento de Principal e Juros, mediante condições, no âmbito do Contrato de Financiamento mediante abertura de crédito n.º 13.2.1403.1, do Contrato de Abertura de Crédito para financiamento mediante repasse de recursos do BNDES nº 00005000388700, do Instrumento Particular de Escritura da 1ª emissão de Debêntures Simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, do Contrato de Financiamento mediante Abertura de Crédito n.º 15.2.0036.1 e do Contrato de Abertura de Crédito para financiamento mediante repasse de recursos do BNDES nº 000050004137300 e (ii) o 2º Aditamento ao Contrato de Cessão Fiduciária de Receitas, Administração de Contas, Constituição de Garantia e outras avenças celebrado entre as Recuperandas e os Credores Financeiros, que consistem no **Anexo 3** deste Plano.

2.1.6. “Concessionária”: é a sociedade AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.1.7. “Administradora Judicial”: é a Deloitte Touche Tohmatsu Consultoria Contábil e Tributária S/C Ltda., representada pelo Dr. Luís Vasco Elias, nomeada pelo Juízo da Recuperação, ou quem venha a substituí-la, de tempos em tempos.

2.1.8. “ANAC”: é a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada à Secretaria Nacional de Aviação Civil da Presidência da República, criada

pela Lei nº 11.182/08, com sede no Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A (1º ao 7º andar), Brasília/DF, CEP 70.308-200, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 07.947.821/0001-89.

2.1.9. “Aprovação do Plano”: é a aprovação do Plano em Assembleia de Credores. Para os efeitos deste Plano, considera-se que a Aprovação do Plano ocorre na data da Assembleia de Credores em que ocorrer a votação do Plano, ainda que o Plano não seja aprovado por todas as classes de Credores nesta ocasião, sendo posteriormente homologado judicialmente nos termos do artigo 58, § 1º, da LRJ.

2.1.10. “Assembleia de Credores”: é qualquer Assembleia Geral de Credores, realizada nos termos do Capítulo II, Seção IV, da LRJ.

2.1.11. “Banco Operador”: é o Banco Citibank S.A., inscrito no CNPJ/ME sob o nº 33.479.023/0001-80, instituição financeira nomeada na forma do Contrato de Cessão Fiduciária de Receitas, Administração de Contas, Constituição de Garantia e outras avenças celebrado entre as Recuperandas e os Credores Financeiros para administrar o funcionamento da Cascata de Contas, ou quem venha a substituí-lo, de tempos em tempos.

2.1.12. “Bancos Repassadores”: são, conjuntamente, Banco do Brasil S.A., inscrito no CNPJ/ME sob o nº 00.000.000/6954-08; Itaú Unibanco S.A., inscrito no CNPJ/ME sob o nº 60.701.190/4816-09; Banco Bradesco S.A., inscrito no CNPJ/ME sob o nº 60.746.948/0001-12 e Haitong Banco de Investimento do Brasil S.A., atual denominação de BES Investimento do Brasil S.A. – Banco de Investimento, inscrito no CNPJ/ME sob o nº 34.111.187/0001-12, conforme Contratos de Abertura de Crédito Para Financiamento Mediante Repasse de Recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES nºs 000050004137300 e 00005003588700.

2.1.13. “BNDES”: é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, empresa pública federal, com sede em Brasília, Distrito Federal, inscrito no CNPJ/ME nº 33.657.248/0001-89.

2.1.14. “Cascata de Contas”: é a estrutura de contas bancárias por onde transitam todas as receitas tarifárias e não tarifárias das Recuperandas. Estas receitas são depositadas em uma conta mãe, chamada “Conta Distribuidora”, que as Recuperandas não conseguem movimentar, e a partir dessa conta mãe são distribuídas segundo critérios previstos no Contrato de Cessão Fiduciária celebrado entre as Recuperandas e os Credores Financeiros. A estrutura e o modo de funcionamento da Cascata de Contas foram descritos nas páginas 21 e 22 do Relatório de Perícia Prévia elaborado pela Administradora Judicial (fls. 7.327/7.328 dos autos da Recuperação Judicial).

2.1.15. “Contrato de Concessão”: é o Contrato de Concessão para ampliação, manutenção e exploração do aeroporto internacional de Campinas (Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012), celebrado entre o Poder Concedente e a Concessionária em 14.06.2012, incluindo os seus anexos, estabelecendo os termos e condições da forma de delegação regulamentada pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que tem por objeto a prestação de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário.

2.1.16. “Créditos”: são as obrigações e créditos detidos pelos Credores contra as Recuperandas e que estão sujeitos à Recuperação Judicial, sejam vencidos ou vincendos, materializados ou contingentes, líquidos ou ilíquidos, objeto ou não de processo administrativo, demanda judicial ou arbitragem, existentes na Data do Pedido ou cujo fato gerador seja anterior ou coincidente com a Data do Pedido, ou que decorram de contratos, instrumentos ou obrigações existentes na Data do Pedido.

2.1.17. “Créditos com Garantia Real”: são os Créditos assegurados por direitos reais de garantia (tal como um penhor ou uma hipoteca) outorgados pelas Recuperandas, até o limite do valor do respectivo bem, nos termos do artigo 41, inciso II, da LRJ.

2.1.18. “Créditos de ME e EPP”: são os Créditos detidos pelos Credores ME e EPP.

2.1.19. “Créditos de Partes Relacionadas”: são os Créditos detidos pela TPI, UTC, EGIS e INFRAERO e suas controladoras, controladas e coligadas.

2.1.20. “Créditos decorrentes do Contrato de Concessão”: são os Créditos decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionados, incluindo, sem limitação, multas administrativas, contribuições fixas, variáveis e mensais, Adicional de Tarifa Aeroportuária ATAERO, TEI-ATAERO, TAN e TAT sobre navegação aérea.

2.1.21. “Créditos Financeiros”: são os créditos detidos pelos Credores Financeiros, que não estão sujeitos aos efeitos da Recuperação Judicial, nos termos do artigo 49, § 3º, da LRJ, e cujas condições de pagamento observarão o disposto nos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

2.1.22. “Créditos Ilíquidos”: são os Créditos (i) discutidos em processo administrativo, ação judicial e/ou arbitragem, derivados de quaisquer fatos, relações jurídicas ou contratos anteriores ou coincidentes com a Data do Pedido; ou (ii) em relação a cujo valor haja pendência de resolução de controvérsia ou disputa.

2.1.23. “Créditos Quirografários”: são os Créditos quirografários, com privilégio especial, com privilégio geral ou subordinados, conforme previstos no artigo 41, inciso III, da LRJ.

2.1.24. “Créditos Retardatários”: são os Créditos que forem incluídos na Relação de Credores após a publicação na imprensa oficial do edital a que se refere o artigo 7º, § 2º, da LRJ.

2.1.25. “Créditos Trabalhistas”: são os créditos e direitos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidente de trabalho e os legalmente equiparados, incluídos os valores decorrentes de Plano de Participação nos Resultados – PPR objeto de Acordos Coletivos, nos termos do artigo 41, inciso I, da LRJ.

2.1.26. “Credores”: são as pessoas físicas ou jurídicas titulares de Créditos, estejam ou não relacionadas na Relação de Credores.

2.1.27. “Credores com Garantia Real”: são os Credores titulares de Créditos com Garantia Real.

2.1.28. “Credores de ABSA”: são os Credores titulares de Créditos devidos exclusivamente por ABSA.

2.1.29. “Credores Financeiros”: são o BNDES e os Bancos Repassadores.

2.1.30. “Credores ME e EPP”: são os Credores constituídos sob a forma de microempresas e empresas de pequeno porte, conforme definidas pela Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, independentemente da natureza de seus Créditos.

2.1.31. “Credores Partes Relacionadas”: são os Credores titulares de Créditos de Partes Relacionadas.

2.1.32. “Credores Quirografários”: são os Credores titulares de Créditos Quirografários.

2.1.33. “Credores Retardatários”: são os Credores titulares de Créditos Retardatários.

2.1.34. “Credores Trabalhistas”: são os Credores titulares de Créditos Trabalhistas.

2.1.35. “Data de Homologação Judicial do Plano”: Data em que ocorrer a publicação na imprensa oficial da decisão de Homologação Judicial do Plano.

2.1.36. “Data do Pedido”: é o dia 07.05.2018, data em que a Recuperação Judicial foi ajuizada pelas Recuperandas.

2.1.37. “Demais Credores Quirografários”: são, por exclusão, todos os demais Credores Quirografários que não sejam a ANAC, os Credores de ABSA e os Credores Partes Relacionadas, na forma deste Plano.

2.1.38. “Depósito Judicial”: significa os depósitos judiciais realizados pelas Recuperandas e/ou em seu benefício no âmbito de ações judiciais de qualquer natureza, os quais serão utilizados no pagamento de determinados créditos ou para fins de caução, conforme aplicável.

2.1.39. “Dia Útil”: para fins deste Plano, Dia Útil será qualquer dia que não seja sábado, domingo, feriado nacional ou feriado municipal nas Cidades de São Paulo ou Campinas ou que, por qualquer motivo, não haja expediente bancário nessas Cidades.

2.1.40. “Homologação Judicial do Plano”: é a decisão judicial proferida pelo Juízo da Recuperação que concede a Recuperação Judicial, nos termos do *caput* do artigo 58, e/ou do artigo 58, §1º, da LRJ.

2.1.41. “Indenização”: é a indenização devida pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao Contrato de Concessão realizados e não amortizados ou depreciados, cujo pagamento observará o disposto neste Plano.

2.1.42. “Juízo da Recuperação”: é Juízo da 8ª Vara Cível do Foro de Campinas, Estado de São Paulo, ou, eventualmente, outro órgão jurisdicional que venha a ser declarado competente para o processamento da Recuperação Judicial por decisão judicial transitada em julgado.

2.1.43. “Laudos”: são os laudos de viabilidade econômico-financeira e de avaliação de bens e ativos, apresentados pelas Recuperandas nos termos e para os fins do artigo 53, III, da LRJ, que integram os **Anexos 1 e 2** deste Plano, respectivamente.

2.1.44. “LRJ”: é a Lei Federal nº 11.101, de 09 de fevereiro de 2005

2.1.45. “Novo Concessionário”: é a pessoa jurídica de direito privado que, após vencer a licitação promovida no contexto da Relicitação, vier a celebrar o novo contrato de parceria com o Poder Concedente para exploração e administração do Aeroporto Internacional de Viracopos.

2.1.46. “Passivo Extraconcursal”: quaisquer obrigações e/ou passivos das Recuperandas que não consistam em Créditos, sejam vencidos ou vincendos, materializados ou contingentes, líquidos ou ilíquidos, anteriores ou posteriores à Data do Pedido, os quais deverão ser integralmente quitados anteriormente à transferência do ativo ao Novo Concessionário. Inclui, sem limitação, tributos, obrigações de investimentos essenciais que deverão ser mantidos pela Concessionária, despesas correntes de qualquer natureza, despesas de qualquer forma relacionadas à Recuperação Judicial e demais processos administrativos, judiciais e arbitrais envolvendo as Recuperandas, custos com rescisões trabalhistas e contratuais e custos com desmobilização.

2.1.47. “Plano”: é esse plano de recuperação judicial, conforme aditado, modificado ou alterado.

2.1.48. “Poder Concedente”: é a ANAC, conforme previsto no Contrato de Concessão.

2.1.49. “Processo de Caducidade”: é o processo administrativo nº 00058.523886/2017-56, instaurado pela ANAC visando à decretação da caducidade do Contrato de Concessão, ou qualquer outro processo que venha a ser instaurado pela ANAC para esta mesma finalidade.

2.1.50. “Recuperação Judicial”: processo de recuperação judicial ajuizado pelas Recuperandas em 07.05.2018, autuado sob o nº 1019551-68.2018.8.26.0114.

2.1.51. “Recuperandas”: são conjuntamente a ABSA, a Concessionária e a VESA.

2.1.52. “Relação de Credores”: é a relação consolidada de credores das Recuperandas elaborada pela Administradora Judicial e aditada de tempos em tempos pelo trânsito em julgado de decisões judiciais ou arbitrais, ou pela celebração de acordo entre as partes, que reconhecerem novos Créditos ou alterarem a legitimidade, classificação ou o valor de Créditos já reconhecidos.

2.1.53. “Relicitação”: para fins deste Plano, é o procedimento que compreende a extinção amigável do Contrato de Concessão e a eventual celebração de novo ajuste negocial para exploração e administração do Aeroporto Internacional de Viracopos, mediante licitação promovida pelo Poder Concedente, nos termos da Lei nº 13.448/17.

2.1.54. “Saldo de Caixa”: é o volume de recursos existente na Cascata de Contas após o pagamento dos Créditos e do Passivo Extraconcursal, no momento imediatamente anterior à transferência do ativo ao Novo Concessionário.

2.1.55. “Saldo do Financiamento Assumido”: é o valor do saldo do Crédito Financeiro eventualmente assumido pelo Novo Concessionário, após o pagamento do saldo de Indenização estipulado no **item (ii) da cláusula 4.2** e a transferência do Saldo de Caixa estipulada no **item (i) da cláusula 4.3**.

2.1.56. “Stop Loss”: é um dos conceitos fundamentais no qual este Plano está baseado, segundo o qual a devolução do ativo no contexto da Relicitação ocorrerá de modo a representar um *stop loss*, implicando uma ampla quitação para as Recuperandas e seus acionistas (público e privados). Nesse contexto, este Plano cria as condições necessárias para que (i) os Créditos decorrentes do Contrato de Concessão, se inferiores a eventual Indenização, sejam considerados quitados em razão da compensação, e (ii) os demais Créditos (conforme novados pelo Plano) e o Passivo Extraconcursal sejam quitados anteriormente à transferência do ativo ao Novo Concessionário, de modo que nada mais possa ser reclamado das Recuperandas e de seus atuais acionistas, abrangendo quaisquer passivos e/ou eventos ocorridos no período compreendido desde a assinatura do atual Contrato de Concessão até sua extinção. Na hipótese de o Saldo do Financiamento Assumido ser inferior ao valor atualizado do saldo do Crédito Financeiro, será observado o disposto nos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

2.1.57. “TR”: é a taxa referencial, calculada com base em amostra constituída das 20 maiores instituições financeiras do País, assim consideradas em função do volume de captação efetuado por meio de certificados e recibos de depósito

bancário (CDB/RDB), com prazo de 30 a 35 dias corridos, inclusive, e remunerados a taxas prefixadas, entre bancos múltiplos, bancos comerciais, bancos de investimento e caixas econômicas.

2.1.58. “VESA”: VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/ME sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.2. Cláusulas e Anexos.

Exceto se especificado de forma diversa, todas as cláusulas e Anexos mencionados neste Plano referem-se a cláusulas e Anexos deste Plano, assim como as referências a cláusulas ou itens deste Plano referem-se também às respectivas subcláusulas e subitens deste Plano.

2.3. Títulos.

Os títulos dos capítulos e das cláusulas deste Plano foram incluídos exclusivamente para referência e não devem afetar sua interpretação ou o conteúdo de suas previsões.

2.4. Termos.

Os termos “incluem”, “incluindo” e termos similares devem ser interpretados como se estivessem acompanhados da expressão “mas não se limitando a”.

2.5. Referências.

As referências a quaisquer documentos ou instrumentos incluem todos os respectivos aditivos, consolidações, anexos e complementações, exceto se de outra forma expressamente previsto.

2.6. Disposições Legais.

As referências às disposições legais e leis devem ser interpretadas como referências a essas disposições tais como vigentes nesta data ou em data que seja especificamente determinada pelo contexto.

2.7. Prazos.

Todos os prazos previstos neste Plano serão contados na forma determinada no artigo 132 do Código Civil, desprezando-se o dia do começo e incluindo-se o dia do vencimento. Quaisquer prazos deste Plano (sejam contados em Dias Úteis ou dias corridos) cujo termo final seja em um dia que não Dia Útil serão automaticamente prorrogados para o primeiro Dia Útil subsequente.

3. VISÃO GERAL DAS MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO

3.1. Objetivos do Plano.

O Plano visa a permitir que as Recuperandas (i) promovam a sua reorganização econômico-financeira, com a intermediação do Juízo da Recuperação, para evitar a sua falência; (ii) continuem a prestar os serviços públicos delegados em níveis de reconhecida excelência, como têm feito desde o início do Contrato de Concessão; e (iii) preservem os direitos de seus Credores (conforme novados na forma deste Plano). A fim de alcançar estes objetivos, as Recuperandas elencam a seguir as principais medidas de recuperação, incluindo a obrigação de requerer a Relicitação, adotando as medidas necessárias para viabilizá-la e, simultaneamente, atender as disposições contratuais e legais aplicáveis, em especial a exigência contida no artigo 8º, inciso XIV, do Decreto nº 9.957/19, sempre respeitando o conceito de *Stop Loss* acordado com a ANAC e os Credores Financeiros.

3.2. Relicitação.

Este Plano possui como uma de suas premissas a concordância das Recuperandas com a condição trazida nas negociações no sentido de que a Concessionária deverá requerer a Relicitação, na forma prevista no **Capítulo 4** e demais disposições contidas neste Plano.

3.3. Alteração da forma de funcionamento da Cascata de Contas.

Considerando que os Credores Financeiros serão os únicos com as prerrogativas de se servir do saldo da Indenização, na forma prevista no **item (ii) da cláusula 4.2**, e de transferir o saldo de seus Créditos Financeiros para o Novo Concessionário, na forma prevista no **item (ii) da cláusula 4.3**, a forma de funcionamento da Cascata de Contas foi modificada, com o objetivo de permitir o pagamento dos Créditos (conforme novados na forma deste Plano) e do Passivo Extraconcursal, nos termos dos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

3.4. Reestruturação dos Créditos.

Para que as Recuperandas possam alcançar seu almejado equilíbrio financeiro, é indispensável a reestruturação dos Créditos, que ocorrerá essencialmente por meio da concessão de prazos e condições especiais de pagamento para suas obrigações, vencidas e vincendas, e equalização dos encargos financeiros, nos termos do **Capítulo 5** e seguintes deste Plano.

3.5. Utilização dos Depósitos Judiciais.

3.5.1. Após a Homologação Judicial do Plano, as Recuperandas poderão efetuar o imediato levantamento do valor integral dos Depósitos Judiciais que não tenham sido utilizados para pagamento ou constituição de caução, os quais serão utilizados exclusivamente para pagamento dos Créditos ou destinados à Conta Distribuidora.

3.5.2. Conforme previsto nos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros, (i) os valores depositados judicialmente no âmbito da ação consignatória nº 73.2017.403.6100, em curso perante o Juízo da 11ª Vara Federal da Seção Judiciária

de São Paulo, serão levantados pela Concessionária e transferidos para a Conta Outorga; e (ii) os valores mensais devidos por força do Contrato de Cessão de Uso de Áreas de Estacionamento para exploração comercial da atividade de estacionamento de veículos no Aeroporto de Viracopos, celebrado em 08.11.2016 entre a Concessionária e a sociedade Allpark Empreendimentos, Participações e Serviços S.A. que ainda não tenham sido depositados em juízo deverão ser depositados mensalmente na Conta Distribuidora.

3.6. Alienação de ativos ociosos e/ou obsoletos.

As Recuperandas poderão alienar diretamente os ativos relacionados no **Anexo 4**, que consistem em bens que se encontram ociosos e/ou obsoletos, de forma a reduzir os custos de guarda destes bens e levantar recursos que serão empregados no custeio de suas operações e pagamento dos Credores.

4. RELICITAÇÃO

4.1. Requerimento de Relicitação.

No prazo de até 15 (quinze) Dias Úteis contados da Data de Homologação Judicial do Plano, a Concessionária deverá protocolar perante a ANAC 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, com o que restará atendida a condição negociada com seus principais Credores.

4.2. Pagamento da Indenização.

O pagamento da Indenização será realizado observando-se a seguinte ordem:

- (i) Inicialmente serão descontados do valor calculado pela ANAC, mediante compensação operada em favor do Poder Concedente, os Créditos decorrentes do Contrato de Concessão devidos até o momento do pagamento da Indenização (incluindo eventuais valores de outorga

correspondentes à fração do último ano de execução do Contrato de Concessão, a serem calculados *pro rata*), atualizados na forma originalmente prevista no Contrato de Concessão até a data do referido pagamento. No caso de Créditos decorrentes do Contrato de Concessão já inscritos em Dívida Ativa até 10.02.2020, será descontado do valor calculado a título de Indenização o valor total consolidado do crédito inscrito, devidamente atualizado, nos termos do artigo 37-A da Lei nº 10.522/02, sem a incidência de eventuais ônus sucumbenciais fixados judicialmente. Serão ainda descontados da Indenização, se aplicável, o eventual valor excedente da receita tarifária auferida pela Concessionária em razão da não contabilização do impacto econômico-financeiro no valor da tarifa decorrente da suspensão das obrigações de investimentos não essenciais no momento da celebração do termo aditivo ao Contrato de Concessão, nos termos do artigo 11 do Decreto nº 9.957/19, bem como eventuais valores que configurem antecipações de receita decorrentes de contratos sub-rogados nos termos da **cláusula 4.5**, calculados de forma proporcional ao tempo decorrido do contrato sub-rogado;

(ii) Após a compensação realizada com base no item (i) acima, o saldo da Indenização será pago pelo Novo Concessionário diretamente aos Credores Financeiros, na forma autorizada pelo artigo 15, § 1º, incisos I e II, da Lei nº 13.448/17, até o limite dos Créditos Financeiros existentes na data do referido pagamento; e

(iii) Eventual saldo da Indenização existente após o pagamento integral dos Créditos Financeiros estipulado no item (ii) acima será pago em favor da Concessionária pelo Novo Concessionário.

4.3. Eventual assunção do saldo do financiamento pelo Novo Concessionário.

Na hipótese de o pagamento realizado pelo Novo Concessionário com base no **item (ii) da cláusula 4.2** acima não ser suficiente para quitação integral dos Créditos Financeiros, será observado o mecanismo de transferência da dívida pelo Novo Concessionário, conforme acordado nos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

4.4. Piso no âmbito dos litígios envolvendo a ANAC.

4.4.1. O Saldo do Financiamento Assumido representa um piso em relação às ações judiciais em curso ou que venham a ser ajuizadas contra a ANAC e/ou às arbitragens que venham a ser instauradas pela Concessionária contra a ANAC para discussão de questões referentes ao Contrato de Concessão, significando que todo e qualquer pagamento resultante de sentença judicial ou arbitral condenatória proferida em favor da Concessionária nos referidos litígios somente será realizado nos montantes eventualmente acima do Saldo do Financiamento Assumido. Para fins de clareza, nenhum pagamento será devido à Concessionária até que os valores reconhecidos em seu favor superem o Saldo do Financiamento Assumido, sendo certo que, uma vez superado, por uma única vez, o Saldo do Financiamento Assumido, todo e qualquer valor excedente deverá ser pago em favor da Concessionária, nos termos da(s) sentença(s) condenatória(s) proferida(s) em seu favor.

4.4.2. As Recuperandas poderão desistir, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Homologação Judicial do Plano, de qualquer ação judicial em curso contra a ANAC, desde que expressamente renunciem ao direito no qual se funda a ação, renunciando assim ao direito de discutir o tema em qualquer foro, tribunal ou instância, judicial ou arbitral, sem que tal desistência implique a imposição de ônus de sucumbência em desfavor de qualquer das partes, ressalvadas custas e despesas judiciais a que cada parte tenha dado causa.

4.5. Sub-rogação dos contratos existentes.

Os contratos celebrados entre a Concessionária com fornecedores e terceiros em geral que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário e/ou a

prestação de serviços relacionados à operação aeroportuária serão sub-rogados para o Novo Concessionário, sem qualquer ônus para as Recuperandas.

5. REESTRUTURAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DOS CRÉDITOS

5.1. Pagamento dos Credores Trabalhistas.

5.1.1. Os Credores Trabalhistas receberão o pagamento dos Créditos Trabalhistas em 12 (doze) parcelas mensais, da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por Credor Trabalhista, respeitado o limite de cada Crédito Trabalhista, em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: não há;

(iii) **Carência**: não há;

(iv) **Amortização de Principal**: após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 11 (onze) parcelas iguais, sendo a primeira delas paga em até 60 (sessenta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano. Na hipótese de o Aditivo ao Contrato de Concessão ser assinado durante o prazo de pagamento previsto neste item, o saldo eventualmente existente à época será pago integralmente, em parcela única, em até 30 (trinta) dias da data de assinatura do Aditivo ao Contrato de Concessão, em qualquer cenário dentro do prazo legal de 1 (um) ano previsto no artigo 54 da LRJ.

5.1.2. Nas ações trabalhistas nas quais tenham sido realizados Depósitos Judiciais, os pagamentos devidos poderão ser realizados mediante levantamento dos recursos existentes na conta judicial, até o limite do valor do respectivo Crédito Trabalhista existente na Data do Pedido, a partir do momento em que o Crédito Trabalhista se

tornar incontroverso (inclusive por força de eventual acordo celebrado entre as partes). Na hipótese de o Depósito Judicial ser superior ao valor do respectivo Crédito Trabalhista existente na Data do Pedido, o valor excedente será levantado pelas Recuperandas.

5.1.3. Os Créditos Trabalhistas que não tenham sido incluídos na Relação de Credores na data da Assembleia de Credores em que ocorrer a Aprovação do Plano serão pagos a partir do momento em que o Crédito Trabalhista se tornar incontroverso, observadas as demais condições previstas neste Plano. Os pagamentos poderão ser realizados diretamente ao Credor Trabalhista (ou a procurador com poderes especiais para receber e dar quitação) ou, ainda, através de depósito em conta judicial do valor do Crédito Trabalhista existente na Data do Pedido.

5.1.4. Os Créditos Trabalhistas serão pagos prioritariamente a título de verba indenizatória (observada a legislação aplicável), compreendendo todos e quaisquer honorários dos patronos do Credor Trabalhista ou de outros profissionais, bem como custas e despesas processuais incorridas pelo respectivo Credor Trabalhista.

5.2. Pagamento dos Credores com Garantia Real.

As Recuperandas não reconhecem a existência de Credores com Garantia Real na Data do Pedido.

5.3. Pagamento dos Credores Financeiros.

5.3.1. Sem prejuízo ao reconhecimento de sua não sujeição aos efeitos da Recuperação Judicial, nos termos do artigo 49, § 3º, da LRJ, os Créditos Financeiros serão pagos no âmbito da Relicitação, descrita no **Capítulo 4** deste Plano, nos termos dos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

5.4. Pagamento dos Créditos decorrentes do Contrato de Concessão.

Os Créditos decorrentes do Contrato de Concessão serão pagos no âmbito da Relicitação, na forma prevista no **Capítulo 4** deste Plano.

5.5. Pagamento dos Demais Credores Quirografários.

Os Demais Credores Quirografários receberão o pagamento de seu respectivo Crédito Quirografário da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de 24 (vinte e quatro) parcelas mensais de R\$ 83.333,33 (oitenta e três mil, trezentos e trinta e três reais e trinta e três centavos) por Credor, até o limite de cada Crédito Quirografário detido pelos Demais Credores Quirografários, devendo a primeira ser paga em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: TR, incidente desde a Data de Homologação Judicial do Plano;

(iii) **Amortização**: após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais e iguais, sendo a primeira delas devida em até 30 (trinta) dias após o pagamento da última parcela prevista no item (i) acima. Na hipótese de o Aditivo ao Contrato de Concessão ser assinado durante o prazo de pagamento previsto neste item, o saldo eventualmente existente à época será pago integralmente, em parcela única, em até 30 (trinta) dias da data de assinatura do Aditivo ao Contrato de Concessão.

5.6. Pagamento dos Credores ME e EPP.

Os Créditos de ME e EPP serão pagos da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de 12 (doze) parcelas mensais de R\$ 4.166,66 (quatro mil, cento e sessenta e seis reais e

sessenta e seis centavos) por Credor ME e EPP, até o limite do respectivo Crédito de ME e EPP, sendo a primeira devida em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: TR, incidente desde a Data de Homologação Judicial do Plano;

(iii) **Amortização**: após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 24 (vinte e quatro) parcelas mensais e iguais, sendo a primeira delas devida em até 30 (trinta) dias após o pagamento da parcela prevista no item (i). Na hipótese de o Aditivo ao Contrato de Concessão ser assinado durante o prazo de pagamento previsto neste item, o saldo eventualmente existente à época será pago integralmente, em parcela única, em até 30 (trinta) dias da data de assinatura do Aditivo ao Contrato de Concessão.

5.7. Pagamento dos Credores de ABSA.

5.7.1. Os Créditos detidos pelos Credores de ABSA serão pagos da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de 24 (vinte e quatro) parcelas mensais de R\$ 83.333,33 (oitenta e três mil, trezentos e trinta e três reais e trinta e três centavos) por Credor de ABSA, até o limite do Crédito detido pelo respectivo Credor de ABSA, devendo a primeira ser paga em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: TR, incidente desde a Data de Homologação Judicial do Plano;

(iii) **Amortização**: o eventual saldo devedor, composto pelo valor homologado na Relação de Credores subtraído pelo total de pagamentos realizados em conformidade com o item (i), deverá ser pago em até 690 (seiscentos e noventa) dias contados da Data de Homologação Judicial do

Plano, ou em até 30 (trinta) dias anteriormente à transferência do ativo ao Novo Concessionário, dos dois o que ocorrer primeiro, limitado ao valor global de R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais).

5.8. Pagamento dos Credores Partes Relacionadas.

O pagamento dos Credores Partes Relacionadas fica condicionado ao resultado favorável no âmbito das ações judiciais em curso ou que venham a ser ajuizadas contra a ANAC e/ou da arbitragem que venha a ser instaurada contra a ANAC para discussão do valor de Indenização, observado o disposto nas **cláusulas 4.4 e 5.7.2.**

5.9. Pagamento dos Créditos Ilíquidos.

5.9.1. Os Créditos Ilíquidos serão pagos a partir do trânsito em julgado da decisão judicial ou arbitral que tornar o respectivo Crédito líquido, ou da celebração de acordo entre as partes, respeitadas outras eventuais condições contidas nos referidos acordos. O respectivo Crédito deverá ser pago de acordo com a classificação e os critérios estabelecidos neste Plano para a classe na qual o Crédito em questão esteja incluído. As regras de pagamento de tais Créditos, notadamente quanto à incidência de correção monetária e eventuais juros, passarão a ser aplicáveis, conforme aplicável, apenas a partir do trânsito em julgado ou da data da celebração do acordo entre as partes (respeitadas outras eventuais condições contidas nos acordos celebrados). Créditos Ilíquidos que se tornarem líquidos após a transferência do ativo ao Novo Concessionário serão pagos apenas na hipótese de subsistirem recursos em razão de resultados favoráveis obtidos nas ações judiciais em curso ou que venham a ser ajuizadas contra a ANAC e/ou da arbitragem que venha a ser instaurada contra a ANAC para discussão do valor de Indenização, com prioridade sobre os Créditos de Partes Relacionadas, observadas as demais disposições contidas neste Plano.

5.9.1.1. O disposto na cláusula 5.9.1 acima não se aplica aos Créditos decorrentes do Contrato de Concessão.

5.9.2. As Recuperandas poderão celebrar acordos com os titulares de Créditos Ilíquidos, com o objetivo de tornar tais créditos líquidos e, assim, submetê-los às condições de pagamento previstas neste Plano.

5.10. Pagamento dos Créditos Retardatários.

Os Créditos Retardatários serão pagos a partir do trânsito em julgado da decisão judicial ou arbitral que resultar na inclusão do Crédito Retardatário na Relação de Credores, ou da celebração de acordo entre as partes, respeitadas outras eventuais condições contidas nos referidos acordos. O respectivo Crédito deverá ser pago de acordo com a classificação e os critérios estabelecidos neste Plano para a classe na qual o Crédito em questão esteja incluído. As regras de pagamento de tais Créditos, notadamente quanto à incidência de correção monetária e eventuais juros, passarão a ser aplicáveis apenas a partir do trânsito em julgado ou da data da celebração do acordo entre as partes (respeitadas outras eventuais condições contidas nos acordos celebrados), conforme aplicável. Créditos Retardatários reconhecidos após a transferência do ativo ao Novo Concessionário serão pagos apenas na hipótese de subsistirem recursos em razão de resultado favorável obtido na arbitragem que venha a ser deflagrada pela Concessionária contra a ANAC para discussão do valor da Indenização, com prioridade sobre os Créditos de Partes Relacionadas, observadas as demais disposições contidas neste Plano e nos Acordos Extrajudiciais com os Credores Financeiros.

5.11. Forma de cálculo das parcelas e prazo de pagamento.

Sempre que houver previsão de pagamento escalonado neste Plano, o cálculo das parcelas será realizado de acordo com o Sistema de Amortização Constante, em que a cada mês a parcela correspondente à amortização de principal será acrescida da correção monetária incidente sobre o saldo devedor, exceto quando previsto de forma diversa neste Plano. Os pagamentos devidos na forma deste Plano poderão ser realizados sempre até o último Dia Útil do mês de referência.

5.12. Forma de Pagamento.

Exceto se de outra forma previsto neste Plano, os Créditos serão pagos aos Credores por meio da transferência direta de recursos à conta bancária do respectivo Credor, por meio de documento de ordem de crédito (DOC) ou de transferência eletrônica disponível (TED), sendo que as Recuperandas poderão contratar agente de pagamento para a efetivação de tais pagamentos aos Credores. O comprovante de depósito do valor creditado a cada Credor servirá de prova de quitação do respectivo pagamento.

5.13. Contas bancárias dos Credores.

Os Credores devem informar suas respectivas contas bancárias para esse fim, mediante comunicação por escrito endereçada à Concessionária, nos termos da **cláusula 7.3**. Os pagamentos que não forem realizados em razão de omissão do Credor em informar seus dados bancários com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência da data de pagamento previsto não serão considerados como um evento de descumprimento do Plano. Neste caso, a critério das Recuperandas, os pagamentos devidos aos Credores que não tiverem informado suas contas bancárias poderão ser realizados em juízo, às expensas do Credor, que responderá por quaisquer custos agregados em razão da utilização da via judicial para depósito. Não haverá a incidência de juros, multas ou quaisquer encargos moratórios caso qualquer pagamento deixe de ser realizado em razão da omissão do Credor em informar tempestivamente seus dados bancários.

5.14. Alteração nos valores dos Créditos.

Na hipótese de se verificar eventual alteração no valor de qualquer Crédito decorrente de decisão judicial ou arbitral transitada em julgado ou, ainda, em caso de celebração de acordo entre as partes, o valor alterado do Crédito será pago na forma prevista neste Plano, a partir do trânsito em julgado da decisão judicial ou da celebração do acordo entre as partes. Neste caso, as regras de pagamento do valor alterado de tais Créditos, notadamente quanto à incidência de correção monetária e

eventuais juros, passarão a ser aplicáveis apenas a partir do referido trânsito em julgado ou da data da celebração do acordo entre as partes.

5.15. Direito de compensação.

Após a Homologação Judicial do Plano, antes de realizar o pagamento de um Crédito as Recuperandas ficam autorizadas a compensar eventuais créditos incontroversos que detenham contra o respectivo Credor, de modo a pagar-lhe apenas o eventual saldo do Crédito existente após a compensação realizada com o valor atualizado do crédito detido pelas Recuperandas.

6. EFEITOS DO PLANO

6.1. Vinculação do Plano.

As disposições do Plano vinculam as Recuperandas e os Credores a partir da Homologação Judicial do Plano, nos termos do artigo 59 da LRJ, e os seus respectivos cessionários e sucessores.

6.2. Novação.

Este Plano implica a novação dos Créditos, que serão pagos na forma estabelecida neste Plano. Por força da referida novação, todas as obrigações, *covenants*, índices financeiros e hipóteses de vencimento antecipado que sejam incompatíveis com as condições deste Plano deixarão de ser aplicáveis, sendo substituídas pelas previsões contidas neste Plano.

6.3. Reconstituição de Direitos.

Na hipótese de convalidação da Recuperação Judicial em falência, no prazo de supervisão estabelecido no artigo 61 da LRJ, os Credores terão reconstituídos seus direitos e garantias nas condições originalmente contratadas, deduzidos os valores eventualmente pagos e ressalvados os atos validamente praticados no âmbito da Recuperação Judicial, observado o disposto nos artigos 61, § 2º, e 74 da LRJ.

6.4. Ratificação de Atos.

A Aprovação do Plano representará a concordância e ratificação das Recuperandas e dos Credores de todos os atos praticados e obrigações contraídas no curso da Recuperação Judicial, incluindo, mas não se limitando a todos os atos e todas as ações necessárias para integral implementação e consumação deste Plano e da Recuperação Judicial, cujos atos ficam expressamente autorizados, validados e ratificados para todos os fins de direito, inclusive e especialmente dos artigos 66, 74 e 131 da LRJ.

6.5. Extinção de Ações.

Os Credores não mais poderão, a partir da Homologação Judicial do Plano, (i) ajuizar ou prosseguir toda e qualquer ação judicial ou processo de qualquer tipo relacionado a qualquer Crédito de valor líquido contra as Recuperandas; (ii) executar qualquer sentença, decisão judicial ou sentença arbitral relacionada a qualquer Crédito contra as Recuperandas; (iii) penhorar quaisquer bens ou direitos das Recuperandas para satisfazer seus Créditos ou praticar qualquer outro ato constrictivo contra tais bens e direitos; (iv) criar, aperfeiçoar ou executar qualquer garantia real sobre bens e direitos das Recuperandas para assegurar o pagamento de seus Créditos; (v) reclamar qualquer direito de compensação contra qualquer crédito devido às Recuperandas; e (vi) buscar a satisfação de seus Créditos perante as Recuperandas por quaisquer outros meios. Todas as ações de qualquer natureza relacionadas a qualquer Crédito de valor líquido em curso contra as Recuperandas deverão ser extintas, e as penhoras e constrições existentes deverão ser liberadas.

6.5.1. A previsão contida no item anterior (6.5) não se aplica à ANAC, cujos créditos e obrigações seguem disciplina específica prevista em lei.

6.6. Quitação.

A efetiva realização dos pagamentos na forma estabelecida neste Plano acarretará, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional, a quitação plena, irrevogável e irretroatável, de todos os Créditos de qualquer tipo e natureza contra as Recuperandas, inclusive juros, correção monetária, penalidades, multas e indenizações. Com a ocorrência da quitação, os Credores serão considerados como tendo quitado, liberado e/ou renunciado integralmente todos e quaisquer Créditos, e não mais poderão reclamá-los contra as Recuperandas, suas controladoras, afiliadas e coligadas e outras sociedades pertencentes ao mesmo grupo societário e econômico, e seus diretores, conselheiros, acionistas, sócios, agentes, funcionários, representantes, sucessores e cessionários a qualquer título.

6.7. Prazo de cura.

As Recuperandas terão um prazo de 15 (quinze) Dias Úteis para curar eventuais descumprimentos de alguma obrigação prevista no Plano. No caso de não saneamento, as Recuperandas deverão requerer ao Juízo da Recuperação, no prazo de 5 (cinco) Dias Úteis, a convocação de Assembleia de Credores, com a finalidade de deliberar acerca da medida mais adequada para sanar o descumprimento.

6.8. Aditamentos, alterações ou modificações do Plano.

Aditamentos, alterações ou modificações ao Plano podem ser propostos a qualquer tempo após a Homologação Judicial do Plano, desde que tais aditamentos, alterações ou modificações sejam aceitos pelas Recuperandas e aprovadas pela Assembleia de Credores, nos termos da LRJ. Aditamentos posteriores ao Plano, desde que aprovados nos termos da LRJ, obrigam todos os Credores a ele sujeitos, independentemente da expressa concordância destes com aditamentos posteriores. Para fins de cômputo, os Créditos deverão ser atualizados na forma deste Plano e descontados dos valores já pagos a qualquer título em favor dos Credores.

7. DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1. Contratos existentes e conflitos.

Na hipótese de conflito entre as disposições deste Plano e as obrigações previstas nos instrumentos contratuais anteriores à data de assinatura deste Plano, o Plano prevalecerá.

7.2. Anexos.

Todos os Anexos a este Plano são a ele incorporados e constituem parte integrante do Plano. Na hipótese de haver qualquer inconsistência entre este Plano e qualquer Anexo, o Plano prevalecerá.

7.3. Comunicações.

Todas as notificações, requerimentos, pedidos e outras comunicações às Recuperandas, requeridas ou permitidas por este Plano, para serem eficazes, devem ser feitas por escrito e serão consideradas realizadas quando (i) enviadas por correspondência registrada, com aviso de recebimento, ou por *courier*, e efetivamente entregues; ou (ii) enviadas por e-mail com comprovante de entrega, observando-se os dados de contato a seguir:

Aeroportos Brasil – Viracopos S.A. – em Recuperação Judicial
Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos.
Campinas/SP, CEP 13052-901
A/C: Diretoria Executiva
Telefone: (19) 3725-5000
E-mails: rjviracopos@viracopos.com

7.4. Data do Pagamento.

Na hipótese de qualquer pagamento ou obrigação prevista no Plano estar prevista para ser realizada ou satisfeita em um dia que não seja um Dia Útil, o referido

pagamento ou obrigação poderá ser realizado ou satisfeito, conforme o caso, no Dia Útil seguinte.

7.5. Encargos Financeiros.

Salvo quando previsto expressamente de forma diversa neste Plano, não incidirão correção monetária nem juros sobre o valor dos Créditos desde a Data do Pedido, sendo que sua incidência se iniciará a partir da Data de Homologação Judicial do Plano.

7.6. Créditos em moeda estrangeira.

Os Créditos denominados em moeda estrangeira serão mantidos na moeda original para todos os fins de direito, nos termos do artigo 50, § 2º, da LRJ, e serão liquidados em conformidade com as disposições deste Plano. Os Créditos denominados em moeda estrangeira serão convertidos com base na cotação de fechamento da taxa de venda de câmbio de reais pela respectiva moeda estrangeira na data que seja 2 (dois) Dias Úteis imediatamente anterior à data em que cada parcela do pagamento for devida.

7.7. Divisibilidade das previsões do plano.

Na hipótese de qualquer termo ou disposição do Plano ser considerada inválida, nula ou ineficaz pelo Juízo da Recuperação ou pelas instâncias recursais, os demais termos e disposições do Plano devem permanecer válidos e eficazes, salvo se, a critério das Recuperandas, a invalidade parcial do Plano comprometer a capacidade de seu cumprimento, caso em que as Recuperandas poderão requerer a convocação de nova Assembleia de Credores para deliberação de eventual novo Plano ou Aditivo.

7.8. Manutenção do direito de petição, voz e voto em Assembleia de Credores.

Para fins deste Plano, e enquanto não verificado o encerramento da Recuperação Judicial, os Credores preservarão o exercício do direito de petição, voz e voto referente ao Crédito remanescente em toda e qualquer Assembleia de Credores posterior à Homologação Judicial do Plano. Os Credores Financeiros terão direito de petição e voz apenas.

7.9. Lei Aplicável.

Os direitos, deveres e obrigações decorrentes deste Plano deverão ser regidos, interpretados e executados de acordo com as leis vigentes na República Federativa do Brasil.

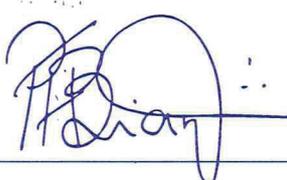
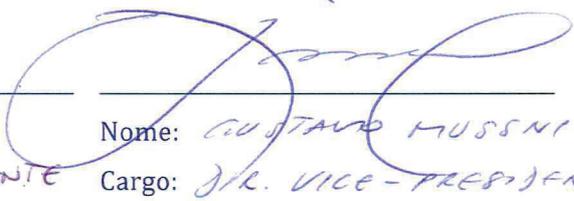
7.10. Eleição de Foro.

Todas as controvérsias ou disputas que surgirem ou estiverem relacionadas a este Plano serão resolvidas pelo Juízo da Recuperação.

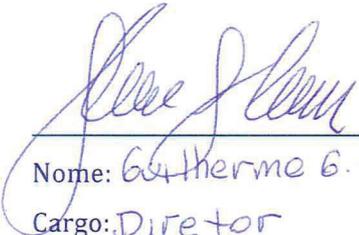
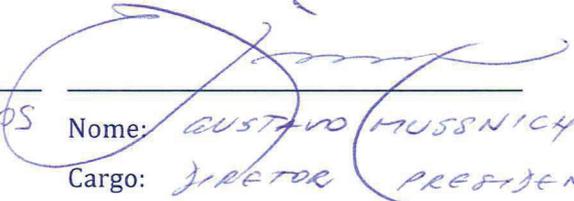
Campinas, 12 de fevereiro de 2020.

[Página de Assinaturas do Plano de Recuperação Judicial de Viracopos,
datado de 12 de fevereiro de 2020 – Página 1/1]

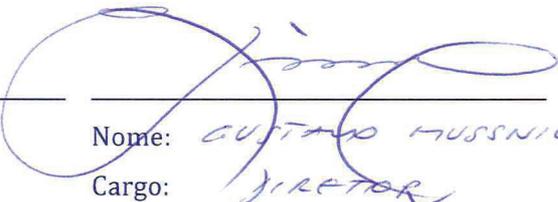
AEROPORTOS BRASIL S.A. - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

	
Nome: PEDRO BIANCHI	Nome: GUSTAVO MUSSNICH
Cargo: DIR. VICE PRESIDENTE	Cargo: DIR. VICE-PRESIDENTE

AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

	
Nome: Guilherme G. Campos	Nome: GUSTAVO MUSSNICH
Cargo: Diretor	Cargo: DIRETOR PRESIDENTE

VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. - em Recuperação Judicial

	
Nome: Marcelo D. Mota	Nome: GUSTAVO MUSSNICH
Cargo: Diretor	Cargo: DIRETOR