



VOTO

PROCESSO: 00058.037841/2016-82

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINES S.A, SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS

RELATOR: HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR

1. DO CONTRATO

1.1. Preconiza o contrato 002/ANAC/2014-SBCF que existem 2 fases denominadas I e II na execução contratual. A Fase I refere-se a ações, procedimentos e investimentos obrigatórios expressos em contrato. Somente após a conclusão dessa Fase é que se inicia a Fase II, que seria a operação normal da infraestrutura aeroportuária mediante critérios de desempenho.

1.2. A Fase I, como descrito no contrato, foi estruturada em 2 subfases: “A” e “B”. A primeira dessas subfases, a Subfase “A”, refere-se à transferência da gestão aeroportuária da Infraero à Concessionária e a outra Subfase, a “B”, refere-se à realização de investimentos obrigatórios. Ambas as fases, iniciam-se com a eficácia do contrato, que ocorreu em 07 de maio de 2014 por meio da publicação do extrato da Ordem de Serviço no Diário Oficial da União.

1.3. Outro aspecto que merece destaque é o fato da cláusula 2.33 do contrato de concessão estabelecer que eventuais atrasos por parte do Poder Concedente devem ser acrescidos ao prazo previsto para término da Fase I-B, que é 30 de abril de 2014. Nesta direção, o Contrato na “Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente” determina:

“5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato:

“(…”

5.2.12. Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;

(…”

5.3. Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados a presente Concessão.”

1.4. Por fim, importante ressaltar que os atrasos decorrentes de atos de gestão do contrato em sentido amplo serão imputados exclusivamente à Concessionária, exceto aqueles expressamente previstos em contrato que se referem ao Poder Concedente, como por exemplo a demora na obtenção de licenciamento ambiental.

2. DOS FATOS ALEGADOS

2.1. De acordo com o Ofício BHA-DIN-0063/2015, que instruiu o processo, a Concessionária alega, com relação ao licenciamento ambiental, que a Resolução CONAMA nr. 237, de 19 de dezembro de 1997, estabelece:

“Art. 5º Compete ao órgão ambiental estadual ou do Distrito Federal o licenciamento ambiental dos empreendimentos e atividades:

(…”

IV – delegados pela União aos Estados ou ao Distrito Federal, por instrumento legal ou convênio.

Art. 8º O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

III - Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

(...)

Art. 14. O órgão ambiental competente poderá estabelecer prazos de análise diferenciados para cada modalidade de licença (LP, LI e LO), em função das peculiaridades da atividade ou empreendimento, bem como para a formulação de exigências complementares, **desde que observado o prazo máximo de 6 (seis) meses a contar do ato de protocolar o requerimento até seu deferimento ou indeferimento, (...).**”

2.2. Assim, percebe-se que o órgão competente para processar o licenciamento ambiental é o órgão estadual, que no caso é a Superintendência Regional de Meio Ambiente – SUPRAMA, vinculada à Secretária de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Minas Gerais. Ademais, nota-se também que um licenciamento ambiental é composto por licenciamento prévio, que aprova a concepção da obra a ser executada, de instalação, que autoriza a execução propriamente dita, e de operação, que libera o empreendimento para uso. Percebe-se ainda que, segundo esta norma, existe um rito processual estabelecido que deve ser perseguido e que os prazos para análise dos licenciamentos necessários deverá ser de no máximo 6 meses.

2.3. Todavia, seguindo orientações expressas pelo Órgão Ambiental competente, previamente aos procedimentos de licenciamento ambiental, foi necessária a mudança de titularidade de todas as licenças já concedidas da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO para a Concessionária BH Airport. Assim, no caso específico do novo terminal de passageiros, o licenciamento ambiental prévio (LP) demandaria 10 dias corridos, conforme disposto no art. 22 da Lei do Estado de Minas Gerais 14.184, de 30 de janeiro de 2002, abaixo transcrito:

“Do Tempo e do Lugar dos Atos Processuais

(...)

Art. 22 - Inexistindo disposição específica, os atos do órgão ou da autoridade responsável pelo processo e dos administrados que dele participem serão praticados no prazo de dez dias.”

2.4. Porém, conforme documentos apensados ao processo, a partir de agosto de 2014 os servidores da SUPRAMA iniciaram condutas de cunho grevista, dificultando o bom andamento de suas atividades. Assim, e mesmo com a “operação padrão”, a Concessionária protocolou o pedido de transferência da titularidade de todos os licenciamentos existentes em 29 de outubro de 2014.

2.5. Segundo a Concessionária, apesar de todos os esforços dedicados, a licença prévia com a titularidade transferida somente foi concedida em 30 de abril de 2015, ou seja, 183 dias após a formalização da solicitação junto à SUPRAMA. Já a licença de instalação foi concedida em 29 de setembro de 2015, sendo que seu pedido foi protocolado em 13 de maio de 2015, ou seja, 139 dias depois.

2.6. Como se percebe, o licenciamento ambiental para execução das obras sofreu atraso considerável. Assim, a Concessionária se baseia na cláusula 5.2 do Contrato e solicita que tal atraso seja enquadrado como risco do Poder Concedente, motivando dessa forma a postergação do término da Fase I-B.

2.7. Em síntese, a Concessionária informa que somente obteve as condições necessárias para solicitar o licenciamento prévio em outubro de 2014, cerca de 6 meses após a eficácia do contrato (como descrito no item anterior), e que, apesar de todos os seus esforços, sejam eles de articulação junto ao

Governo de Minas Gerais ou jurídicos, a emissão da licença prévia ocorreu em abril de 2015 e, em sequência, a licença de instalação somente em setembro daquele mesmo ano. Portanto, em função desse atraso ocorrido em razão do Poder Concedente requer a “readequação do prazo da Fase I-B”.

3. DO TERMO ADITIVO PROPOSTO PELA SRA

3.1. De acordo com os autos, após analisar todas as alegações e documentos presentes no processo, a SRA firmou entendimento no sentido de reconhecer o atraso na emissão do licenciamento ambiental prévio e deferir parcialmente o pedido da Concessionária.

3.2. Ao analisar o licenciamento ambiental prévio, a SRA deferiu o pedido da Concessionária, mas atribui somente 161 dias de atraso ao invés de 183 dias em razão de contagem resultante dos fatos ocorridos e do prazo legal, que é de 10 dias. Já em relação ao licenciamento ambiental de instalação, a SRA não reconheceu atraso, pois o prazo legal para emissão da licença de instalação de 180 dias e o tempo transcorrido foi de 152 dias.

3.3. Ou seja, segundo a SRA a data de término da Fase 1-B deveria ser alterada de 30 de abril de 2016 para 08 de outubro de 2016 para os seguintes investimentos:

- I - Novo Terminal de Passageiros (TPS 02), incluindo o atendimento ao nível de serviço para o aeroporto, estabelecido no Apêndice B do Anexo 02 do Contrato de Concessão;
- II - Estacionamentos, sistema viário e calçadas associadas as adequações e construção destas infraestruturas;
- III - Ponte de embarque nr. A09 do Terminal de Passageiros 01 e sua respectiva posição de estacionamento de aeronave;
- IV - As porções do saguão e da sala de embarque do Terminal de Passageiros 01 nos locais de ligação com o novo Terminal de Passageiros 02
- V - A fração do Pátio de Aeronaves 2 contígua ao novo Terminal de Passageiros 02.

3.4. Outro ponto analisado pela SRA foi a obra do TPS1. Segundo aquela Superintendência o investimento que consta do Contrato de Concessão, Anexo 3, Obras do Poder Público, item 4, “Obra de Reforma, Modernização e Ampliação do TPS 1 e Adequação do Sistema Viário” não deveria ser alvo de deliberação do presente processo, como recomendado pela Gerência de Investimentos e Obras (GIOS/SRA) da própria SRA na Nota Técnica nr. 30/2016/GIOS/SRA/ANAC “em razão de não estarem contempladas no pleito apresentado pela Concessionária”.

4. DA ANÁLISE JURÍDICA E DE MÉRITO

4.1. Do Instrumento Utilizado

4.1.1. A instrução processual sugere que se utilize a emissão de um aditivo contratual unilateral para ajustar o término da Fase I-B, como pedido pela Concessionária, postergando essa data para 30 de novembro de 2016, ao invés de 30 de abril do mesmo ano.

4.1.2. Porém, analisando-se o processo emerge a dúvida se a readequação do cronograma não poderia ser enquadrada como um mero ato de gestão contratual em contraponto à formalização acima exposta. A partir dessa constatação, essa Diretoria diligenciou a Procuradoria Federal junto à ANAC para maiores esclarecimentos. Mediante o Despacho DIR/PB 0580761 arguiu-se se “*é possível juridicamente considerar que a competência para a identificação, motivação e declaração de nova data para conclusão da Fase I-B está inserida no rol das aptidões regimentais da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA. e, por conseguinte, ser tratada como uma atividade de gestão e fiscalização dos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária*”.

4.1.3. A partir dessa consulta, o Órgão de Assessoramento Jurídico por meio do Parecer 00007/2017/PROT/PFANAC/PGF/AGU opinou que “*embora possível, em situações específicas, o reconhecimento da extensão do prazo no âmbito da própria Superintendência por meio de procedimento diverso da alteração do instrumento contratual, a forma como formulado o pedido pela concessionária nos presentes autos, bem como sua respectiva avaliação pela área técnica, implicam verdadeira alteração contratual, o que atrai a competência da Diretoria Colegiada para deliberação da matéria,*

sendo este, ademais, o meio jurídico adequado ao registro das obrigações contratuais, espelhando-se, sempre que possível, tais alterações no instrumento contratual.”

4.1.4. Logo, fica demonstrado que o instrumento adequado para readequar o cronograma da Fase 1-B é a realização de aditivo contratual.

4.2. **Da Análise Jurídica**

4.2.1. Segundo a Procuradoria Federal junto à Agência, a previsão legal para celebração de alteração contratual unilateral por parte da Administração encontra previsão legal na Lei Geral de Concessões (Lei 8.987/95) e na Lei de Licitações (Lei 8.666/93).

4.2.2. Sendo revestido de legalidade a realização de alteração contratual como pretendida, a Procuradoria também conclui que a ANAC é competente para viabilizar ajustes no contrato, pois a Lei 11.182/05, art. 8º e 43, primariamente, e o item 3.2.6 do Contrato de Concessão nr. 002/ANAC/2014, de forma secundária, estabelecem que é dever do Poder Concedente *“aprovar os projetos, planos e programas relativos à implantação do aeroporto, bem como exigir as modificações que se revelarem necessárias para o atendimento do PEA”*. Ademais, o órgão de assessoramento jurídico destaca que, no âmbito interno, compete à Diretoria Colegiada da ANAC a atribuição para aprovar e formalizar a alteração do contrato.

4.2.3. Dessa forma, não restando dúvida quando à viabilidade jurídica para implementar a alteração contratual, a Procuradoria destaca a necessária observância ao devido processo legal e, nesse contexto, argumenta que, conforme determina o art. 44 da Lei 9.878/99, encerrada a instrução dos autos do processo administrativo, a Concessionária deveria manifestar-se (alegações finais) antes de prolatada a decisão final, o que não tinha ocorrido até aquele momento.

4.2.4. Portanto, no intuito de atender ao recomendado pela Assessoria Jurídica, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, em 21 de dezembro de 2016, informou à Concessionária sobre seu entendimento relativo à adequação do término da Fase I-B. A solicitante, conhecedora do arazoado da SRA, encaminhou à Agência a Carta BHA-PRE-0081/2017 em 18 de janeiro de 2017, contendo suas alegações finais.

4.2.5. Assim, como se depreende do Parecer 00462/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e dos atos subsequentes da SRA, restaram atendidos todos os requisitos jurídicos e formais, sendo a alteração unilateral do Contrato de Concessão 002/ANAC/2014-SBCF adequada.

4.3. **Do Pedido**

4.3.1. Verificando-se os autos, apura-se que o pedido foi formalizado em 17 de novembro de 2015, por meio da correspondência BHA-DIN-0063/2015. Além do pedido em si, a Concessionária justifica sua solicitação na cláusula 5.2.12, Risco do Poder Concedente, para a obtenção do licenciamento ambiental, como anteriormente descrito.

4.3.2. De fato, percebe-se que o risco alegado somente poderia estar materializado no momento em que não existissem mais óbices à execução das obras, o que aconteceu em 29 de setembro de 2015, com a obtenção do licenciamento ambiental para instalação (LI). Ou seja, somente após a emissão da LI a Concessionária reuniu todas as condições necessárias para iniciar as obras e, por conseguinte, avaliar os acontecimentos, estruturar seu pedido e formalizá-lo à Agência.

4.3.3. Nesse contexto, nota-se que a Concessionária demorou cerca de 45-50 dias para encaminhar seu pedido. Portanto, considerando a complexidade dos fatos e volume de documentos, é razoável considerar que a Concessionária foi diligente para encaminhá-lo à ANAC.

4.3.4. Em complemento a este quesito de tempestividade, ainda cabe avaliar o mérito do pleito. Considerando a alegação de risco alocado ao Poder Concedente, verifica-se que ocorreram 2 (duas) situações possíveis: a primeira na obtenção do licenciamento prévio (LP) e a segunda no licenciamento de instalação (LI).

4.3.5. Segundo os dados do processo e a norma estadual anteriormente referenciada, o prazo legal seria de 10 dias para obtenção do licenciamento prévio. Todavia, para o segundo caso, ou seja, no licenciamento de instalação, o prazo legal seria de 6 meses, como prescrito na Resolução CONAMA citada anteriormente.

4.3.6. Nesse cenário, os prazos realizados foram de 183 dias para a expedição da LP (solicitada em 29 de outubro de 2014 e emitida em 30 de abril de 2016) e 152 dias para a expedição da LI, a qual ocorreu em 29 de setembro de 2015. Assim, a área Técnica, ao analisar estes dados, reconheceu risco alocado ao Poder Concedente somente na primeira hipótese, que é a obtenção do licenciamento prévio.

4.3.7. Portanto, entendo que o pedido da Concessionária foi tempestivo e que contém razões devidamente documentadas e justificadas, não sendo mero instrumento com intenção de fundamentar e justificar os fatos ocorridos.

4.4. **Da Ausência de Má-fé da Concessionária**

4.4.1. Um dos pontos relevantes para minha análise foi tentar identificar se a postura da Concessionária foi ou não proativa e comprometida com os objetivos estabelecidos no contrato. Nesse sentido, percebi que houve sim uma preocupação constante por parte da BH Airport em buscar soluções e ações que viessem ao encontro da efetividade da execução contratual, possibilitando, dessa forma, o atendimento eficaz da sociedade em geral.

4.4.2. Como exemplo dessa percepção destaco:

a) A fim de prover uma capacidade operacional adicional àquela prevista no contrato, já que o TPS2 estava em construção e o TPS1 em reforma, a Concessionária, por decisão unilateral, optou por reformar o TPS3, tornando-o apto a processar voos regulares internacionais. Nesse intuito, em 16 de setembro de 2015, ou seja, mais de 12 meses antes da efetiva entrega do TPS2, o TPS3 entrou em operação e o Aeroporto passou a ofertar uma capacidade adequada à movimentação de passageiros.

b) Com o intuito de mitigar riscos no atraso das obras do TPS2, antes da obtenção do licenciamento ambiental de instalação, a BH Airport adiantou todas as ações possíveis que não dependiam desse licenciamento, tais como:

- Remoção do “queroduto” nas fundações do TPS2;
- Retirada de interferências de rede elétrica, rede de dados, eletrônico e iluminação do pátio de aeronaves existentes no local de construção do TPS2;
- Contratação da fabricação da estrutura metálica para o TPS2;
- Celebração de contrato para contrato das obras civis do TPS2, bem como contratação de empresa especializada em gerenciamento de projetos para o acompanhamento dessas obras civis.

c) Como anteriormente mencionado no item 4.3, o Órgão Ambiental do Estado de Minas Gerais demorou 183 dias para expedir a LP. Destaco, entretanto, que esse prazo não foi maior devido a Mandato de Segurança interposto pela BH Airport contra aquele órgão ambiental. Assim, em caráter liminar, em 30 de abril de 2015 foi concedida a LP para a construção do TPS2.

4.4.3. Assim, pelo exposto, entendo que não resta dúvida quanto ao desempenho da Concessionária, demonstrando possuir boa-fé e agir efetivamente para que o contrato produzisse os efeitos almejados.

4.5. **Do Planejamento e Execução da Obra**

4.5.1. Não só a boa-fé da Concessionária é demonstrada, como também sua capacidade de planejamento e efetividade na sua execução é percebida.

4.5.2. De posse da LI, emitida em 29 de setembro de 2015, a Concessionária, por meio do documento BHA-DIN-0054/2015, de 09 de outubro de 2015, acostado ao processo 00058.009300/2016-64, que se refere à execução da Fase I-B, formalizou seu planejamento para execução das obras daquela Fase. Esse plano continha todo o detalhamento das atividades envolvidas, bem como seus respectivos prazos.

4.5.3. Dentre todas as atividades elencadas no documento, aquela que iria demandar maior prazo de execução era a construção do Terminal de Passageiro 2 (TPS2), a qual estava prevista para terminar em 30 de novembro de 2016.

4.5.4. Ou seja, assim que reuniu TODAS as condições necessárias, a Concessionária formalizou um plano e o seguiu até a conclusão de todas as obras, demonstrando de forma cabal sua efetividade na condução daquilo que lhe era imputado pelo contrato.

4.5.5. A fim de ratificar a competência da Concessionária na gestão e execução das obras, destaco também o fato de o plano elaborado ter sido confrontado com situações pluviométricas adversas.

4.5.6. A BH Airport, em sua correspondência BHA-PRE—0081/2017, de 12 de abril de 2017, pondera que precipitações pluviométricas acima de 10mm diários impactam significativamente a execução das obras, principalmente naquelas que envolvem serviços de terraplenagem e fundações. Tais serviços são exatamente os iniciais das obras que coincidiram com o período chuvoso, repisando a eficiência da concessionária em concluir os empreendimentos dentro do prazo, não utilizando as intempéries do período para abster-se da responsabilidade de cumprir o cronograma proposto. Segundo a Concessionária o próprio Poder Público reconhece este fato e para demonstrá-lo referencia o Acórdão TCU Plenário nr. 490/2005, que analisa obras de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e esclarece:

“13.Nada obstante, o impacto e alcance da redução do fator de eficiência atribuída aos efeitos das chuvas no orçamento dos lotes foram significativamente reduzidos durante os trabalhos de revisão, causando uma redução igualmente expressiva do valor total das planilhas. Esse fato vem demonstrar a efetividade do exame crítico exercido pela equipe de inspeção em conjunto com os técnicos do Dnit sobre a metodologia adotada na versão anterior do orçamento. Entre as alterações metodológicas adotadas, cumpre lembrar, em primeiro lugar, que, no cálculo do fator de redução, levou-se em conta apenas as precipitações diárias superiores a 8 mm, atendendo ao princípio de que chuvas pouco intensas não são capazes de interferir decisivamente na produtividade das máquinas (grifo nosso). (...)”

4.5.7. Seguindo esta diretriz de que chuvas acima de 10 mm impactam a execução dos trabalhos, consultou-se o site do Instituto Nacional de Meteorologia – INMET (Estação Belo Horizonte – PAMPULHA) e apurou-se o número de dias em que houve no mínimo essa quantidade de chuva nos primeiros 6 meses de execução da obra (outubro de 2015 a março de 2016), sendo que os dados mensurados resultaram em 38 dias.

4.5.8. Não há dúvidas de que esses 38 dias de chuva intensa impactaram a execução da obra, pois os danos causados pela chuva necessitam ser reparados ou ainda há a necessidade de mais alguns dias para que o terreno esteja em condições de trabalho, escavação, etc. Isso é um fato não apenas reconhecido pelo Tribunal de Contas, como de senso comum a todos que trabalham com obras de infraestrutura e engenharia.

4.5.9. Logo, a Concessionária, ao elaborar seu plano em outubro de 2015, já conhecendo o período de chuvas ordinárias que teria nas fases mais críticas da obra, usou de sua experiência e de seus conhecimentos técnicos, avaliou os riscos relacionados a precipitação pluviométrica e propôs um cronograma acertado que já contemplou os dias que não seriam efetivamente produtivos por motivos climáticos. Tais dias são previsíveis e mensuráveis. A própria Côrte de Contas entende que o planejamento de obras deve contemplar os impactos de chuvas ordinárias e, além disso, permite a dilação de prazos de execução de obras no caso de chuvas extraordinárias. A concessionária, portanto, considerou as chuvas ordinárias e agiu de forma eficiente, de tal modo que as chuvas extraordinárias não impactaram o cronograma final.

4.5.10. Repiso, a Concessionária enfrentou cerca de 38 dias de chuva intensa na sua fase mais crítica, podendo ser caracterizadas como extraordinárias, e, mesmo assim, cumpriu de forma eficaz o cronograma estabelecido, absorvendo todos os efeitos desse fenômeno, sem provocar atrasos na previsão que houvera feito.

4.5.11. Ademais, se considerarmos a eficácia do contrato (07/05/2014), o prazo de término da Fase I-B inicialmente previsto no contrato (30/04/2016) e o tempo previsto de 6 meses para obtenção do licenciamento de instalação definido na Lei 14.184 do Estado de Minas Gerais, de 30/01/2002, temos uma janela prevista em contrato de 18 meses para realização de todas as obras, desde a preparação do terreno e fundações até o pleno funcionamento da nova edificação. Porém, se considerarmos os acontecimentos, vemos que a Concessionária realizou essas obras em 14 meses, que é o período compreendido entre a emissão da LI e a data de 30/11/2016, previsão de conclusão da BH Airport.

4.5.12. De fato, e não meramente por uma suposição, percebo que a Concessionária foi

extremamente eficiente na gestão das obras, demonstrando que o impacto na emissão do licenciamento ambiental foi tratado da melhor forma possível e que os prazos planejados foram adequados.

4.6. Do Interesse Público

4.6.1. Numa definição em linguagem mais coloquial, Interesse Público é o conjunto de interesses que os indivíduos pessoalmente têm, enquanto membros do corpo social. Ou seja, o interesse público é um veículo para realização dos interesses individuais dos sujeitos que integram a sociedade.

4.6.2. Nessa direção, não basta que a Concessionária tenha desempenhado seu papel de forma tecnicamente exemplar, mas acima de tudo, se o que foi proposto e realizado durante a Fase I-B está alinhado com os objetivos estabelecidos para a concessão, ou seja, se aquilo que foi realizado pela BH Airport foi reconhecido pela sociedade em geral como um desempenho adequado.

4.6.3. Para analisar o desempenho da concessão sob essa perspectiva me recorro à Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro realizada pela Secretária de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Desse instrumento verifica-se que o indicador “Satisfação Geral do Passageiro” para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, alvo da concessão ora em discussão, fechou o ano de 2014 em 3,81, 2015 em 4,10 e 2016 em 4,23.

4.6.4. Portanto, fica demonstrado que o passageiro reconhece uma evolução no desempenho do aeroporto e, nessa linha, pode-se inferir que o Interesse Público está sendo atendido satisfatoriamente.

5. DA DELIBERAÇÃO

5.1. Por tudo o quanto acima exposto, considerando os ditames da Lei 11.182, de 20 de setembro de 2005, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, da Lei 9.874, de 23 de novembro de 1999, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011,;

5.2. Considerando que não existem óbices jurídicos e que todo o formalismo administrativo foi realizado;

5.3. Considerando que ficou demonstrado a inexistência de má-fé por parte da Concessionária BH Airport;

5.4. Considerando que um planejamento detalhado foi elaborado e formalizado à ANAC assim que as obras da Fase I-B se iniciaram e que este previa a conclusão dos trabalhos para 30/11/2016;

5.5. Considerando que o planejamento apresentado à ANAC foi executado sem desvios, mesmo que situações adversas tenham sido enfrentadas, tal como o regime pluviométrico nas fases iniciais das obras;

5.6. Considerando que o interesse público está sendo atendido satisfatoriamente, como comprovado na evolução crescente do indicador “Satisfação Geral do Passageiro” da Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro, que é realizada pela Secretária de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

5.7. E, por fim, considerando os elementos fáticos dispostos nos autos, **VOTO por APROVAR** a elaboração de Termo Aditivo ao contrato 002/ANAC/2014-SBCF, definindo-se a data de conclusão da Fase I-B em 30/11/2016.

5.8. Além desta convicção, opino ainda pelo entendimento de que as obras relativas à reforma do Terminal de Passageiros 01, que consta do Anexo 03, Obras do Poder Público, item 4, “Obra de Reforma, Modernização e Ampliação do TPS 1 e Adequação do Sistema Viário”, não sejam incluídas como investimentos obrigatórios inerentes à Fase I-B, mas como sendo um requisito fruto das cláusulas que constam do Capítulo II, Do Objeto, Seção VII, Das Obras do Poder Público.

5.9. É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 29/06/2017, às 09:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0806040** e o código CRC **BA9A453D**.

SEI nº 0806040