



VOTO

PROCESSO: 00058.043775/2016-80

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS

RELATOR: JOSÉ RICARDO BOTELHO

EMENTA

Processo de desestatização do Aeroporto Salgado Filho (SBPA), localizado no Município de Porto Alegre (RS), do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhaes (SBSV), localizado no Município de Salvador (BA), do Aeroporto de Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL), localizado no Município de Florianópolis (SC), e do Aeroporto Pinto Martins (SBFZ), localizado no Município de Fortaleza (CE).

1. RAZÕES DO VOTO

I. INTRODUÇÃO

As minutas submetidas à apreciação do Colegiado expressaram o resultado de um longo trabalho de planejamento, que contou com a participação de agentes de diversos órgãos. Cabe destacar a atuação da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, no papel de consolidar as diretrizes de governo que, juntamente com os dados colhidos nos Estudos de Viabilidade, formam em grande parte o substrato que orientou a produção dos documentos jurídicos do processo. Destaca-se ainda o papel da Procuradoria Federal junto à ANAC, que com profundidade analisou os dispositivos do Edital e seus anexos.

Para o encaminhamento do Voto, proponho a apresentação dos temas, que, ao meu ver, merecem destaque, ou porque representam inovações em relação às rodadas anteriores, ou porque foram levantados em reflexões das áreas jurídica e técnica em suas análises prévias.

Para facilitar o pronunciamento dos Diretores, os temas serão distinguidos por títulos.

II. DA ANÁLISE DE MÉRITO DAS DIRETRIZES DE GOVERNO

As minutas de edital e contrato, ora em apreciação, contemplaram, além dos aspectos regulatórios e concorrenciais sob a responsabilidade da Agência, as premissas decorrentes dos estudos de viabilidade, bem como as diretrizes de governo estabelecidas no decorrer da fase de planejamento, pela então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e por último pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, assim como pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimento. Tais diretrizes integram as políticas de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária mencionadas nos incisos I, do art. 1º, do Anexo ao Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011; IV do art. 7º; e, II e IV do art. 8º, explícitos quanto à competência dos órgãos da Secretaria de Aviação Civil para a formulação das referidas políticas.

Ressalta-se que a Lei nº 9491/97 prevê, expressamente, em seu parágrafo único, art. 7º, que “os princípios gerais e as diretrizes específicas aplicáveis à concessão, permissão ou autorização, elaborados pelo Poder Público, deverão constar do edital de desestatização.”

Considerando, portanto, que os ofícios que comunicaram as diretrizes de governo para esta rodada de concessões partiram de órgãos competentes para formular as políticas do setor de aviação e da infraestrutura aeroportuária, a inclusão no edital sem a manifestação da Agência quanto ao mérito, encontra respaldo no Parecer AGU Nº AC-51, de 12 de junho de 2006, aprovado pelo Presidente da República, segundo o qual “não há suficiente autonomia para as agências que lhes possa permitir ladear, mesmo dentro da lei, as políticas e orientações da administração superior, visto que a autonomia de que dispõem serve justamente para a precípua atenção aos objetivos públicos”.

Sem embargo de tal entendimento, há nos autos análise da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, por meio da Nota Técnica nº 49/2016, que analisa a conformidade dos investimentos propostos nos Estudos de Viabilidade e Planos de Exploração Aeroportuária decorrentes de diretrizes políticas em relação aos requisitos de infraestrutura aeroportuária previstos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, concluindo que “os requisitos técnicos de infraestrutura aeroportuária referentes a tais investimentos não apresentam indícios de não conformidades que inviabilizem os projetos propostos.”

Adicionalmente, a área técnica defende que não é a primeira vez que tal discussão é enfrentada no âmbito da ANAC. E na ocasião da rodada passada a matéria foi decidida pela Diretoria que resolveu: “não haver discricionariedade da Agência quanto às políticas públicas emanadas pelos órgãos competentes e, por isso, não há que se falar em que as áreas técnicas desta ANAC as fundamentem, ou seria por óbvio que elas poderiam manifestar posicionamento diverso à política posta”.

Assim, confiante na competência das demais instituições envolvidas no processo, e baseado no princípio de que os órgãos responsáveis pela formulação das diretrizes políticas detêm um conhecimento mais amplo das consequências de suas aplicações no cenário nacional, entendo ser coerente o posicionamento da área técnica no sentido de não questionar ou fazer juízo das diretrizes estabelecidas, fazendo sempre o possível para implementá-las de forma eficiente, e assim, colaborando com o sucesso das mesmas enquanto política de estado.

III. DA DESTINAÇÃO DE RECURSOS AO PROGRAMA DE ADEQUAÇÃO DO EFETIVO DA INFRAERO

Foi incluído no Edital dispositivo que permite a destinação de recursos ao Programa de Adequação do Efetivo da Infraero, o qual tem por finalidade facilitar a empresa pública, atual operadora dos aeroportos em processo de desestatização, a lidar com um problema que se agrava a cada rodada de concessão: a gestão de pessoal. Com os recursos aportados, será possível incentivar a adesão ao Programa que tem por finalidade ajustar seu efetivo à uma nova realidade de prestação de serviços.

A Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, deu suporte jurídico à iniciativa, afastando qualquer dúvida sobre a legalidade da destinação dos valores oriundos do pagamento das outorgas.

IV. DO PAGAMENTO DAS OUTORGAS EM PARCELAS CRESCENTES

Outra importante inovação refere-se à forma de pagamento das outorgas, que está previsto para ocorrer em parcelas crescentes ao longo da concessão, considerando cinco anos de carência. Além disso, todo o ágio deverá ser pago de uma só vez junto à parcela inicial de 25% do valor mínimo da outorga, no momento da assinatura do Contrato. Tal procedimento facilitará o

desembolso das parcelas, aliviando o fluxo de caixa no período em que, normalmente, os investimentos em infraestrutura são maiores.

V. DAS RESTRIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO POR CONSÓRCIOS

Quanto às regras de participação na licitação, o edital proposto apresenta limitações quanto à participação de membros consorciados em mais de um consórcio e também restringe a adjudicação de mais de um aeroporto a um grupo proponente na mesma região geográfica.

A Procuradoria Federal entendeu, em sua análise, que a restrição acerca da participação de membros em múltiplos consórcios, poderia colidir, ainda que parcialmente, com a regra que determina que cada consórcio só poderá ser vencedor de no máximo dois aeroportos e que não estejam na mesma região geográfica. Segundo entendimento da Procuradoria, devido ao fato de que a presente licitação se processa por itens, a restrição imposta não encontraria amparo no artigo 33 da nº Lei 8.666/93, se entendido que cada item constitui licitação distinta.

Em resposta à interpretação da Procuradoria, a SRA esclarece que, o que resulta da redação proposta são restrições estruturadas no intuito de promover a concorrência e a lisura do processo, o que configura ato coerente com os objetivos do processo em pauta e afeto a competência dessa agência, havendo tanto amparo legal quanto suporte nas diretrizes políticas. Aponta a SRA que a Lei de Concessões em seu artigo 19 deixa claro tratar-se de uma faculdade do Poder Concedente possibilitar a participação em consórcio, e portanto, estabelecer restrições no exercício de tal faculdade caso entenda relevante para a defesa do interesse público.

Assim, analisando os itens do edital, observa-se que não há qualquer contradição nas normas de participação e na potencial contratação de múltiplos aeroportos por uma entidade. As regras estabelecem, de forma cumulativa, que uma empresa não pode participar de mais de um consórcio, nenhum grupo concorrente poderá ser vencedor em mais de dois aeroportos, e ainda, nenhum desses grupos poderá ser vencedor em dois aeroportos de uma mesma região. Assim, o que as cláusulas 3.3 e 5.25 do edital determinam é que, nessa rodada, uma entidade só poderá ser vencedora de, no máximo, um aeroporto em cada região geográfica ofertada. A cláusula 3.2 em nada conflita com essa determinação, pois, apenas exige que consórcios concorrentes não sejam formados por nenhum membro em comum.

VI. DAS RESTRIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO POR REGIÃO GEOGRÁFICA

Quanto às restrições de participação no leilão, é importante destacar a recente diretriz de governo, constante do Ofício nº 95 SPR/MTPA, que retirou o limite de 15% (quinze por cento) para a participação no consórcio de acionistas das concessões federais de infraestrutura aeroportuária vigentes na mesma região geográfica, atribuindo alcance apenas prospectivos ao art. 4º da Resolução nº 5 do Conselho do PPI, que estabeleceu a restrição.

A interpretação neste sentido, corroborada com os esclarecimentos prestados pela própria Secretaria do CPPI por meio do Ofício nº 60/2016, ao meu ver, não se afasta do sentido literal do referido dispositivo, tanto que o próprio TCU questionou o seu alcance por meio do Ofício nº 491/2016.

Assim, entende-se que o conjunto das regras estabelecidas está amparado pelas diretrizes de governo que versam sobre a questão.

VII. DA DATA DE CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA PISTA DE SALVADOR

Outra importante modificação no planejamento ocorrida após a audiência pública nº 09/2016 refere-se à retirada do marco temporal (dezembro de 2021) para a construção de uma segunda

pista de pouso e decolagem no aeroporto de Salvador. Permanecendo, no entanto, o gatilho de investimento que determina que a pista deverá estar plenamente operacional no momento em que a demanda atingir o nº de 130.000 passageiros anuais.

Tal iniciativa garante que a futura concessionária somente invista na ampliação da capacidade de pista do aeroporto, quando houver a expectativa de retorno que garanta a sustentabilidade do empreendimento, mantendo-se sempre o foco no padrão de atendimento aos usuários e as necessidades do sistema de transporte aéreo.

VIII. DA RESPONSABILIDADE PELA DESOCUPAÇÃO DE ÁREA EM PORTO ALEGRE

A versão da minuta do contrato que instruiu a audiência pública nº 09/2016 atribuía ao Poder Público a responsabilidade pela desocupação do sítio do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Tal disposição foi alterada pela Secretaria de Políticas Regulatórias da Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – SPR/MTPA por meio do Ofício nº 95/2016, para atribuir à concessionária a obrigação de desocupar a área necessária à operação da pista 11-29 após a sua ampliação.

Neste ponto, ressalta-se que os procedimentos para a desocupação de áreas no aeroporto em Porto Alegre passaram a seguir a regra de desocupação de áreas em sítios aeroportuários adotada em concessões federais vigentes. Assim, não haverá prejuízos para a execução das obras ou para o processo licitatório, pois o valor da desocupação preestabelecido pela SPR/MTPA foi descontado do valor da outorga.

IX. DA DESCONSIDERAÇÃO DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA (REIDI) NO CÁLCULO DOS VALORES DAS OUTORGAS

Nesta rodada, os benefícios do REIDI foram desconsiderados no cálculo do valor da outorga mínima. A Secretaria de Políticas Regulatórias da Aviação Civil – SPR/MTPA promoveu a mudança após considerar contribuições da sociedade colhidas na Audiência Pública nº 9/2016, entre outras circunstâncias descritas na Nota Técnica nº 40/2016 da SPR, que presta esclarecimentos ao Tribunal de Contas da União sobre as alterações promovidas nos estudos de viabilidade após sua aprovação no primeiro estágio de fiscalização.

Entretanto, tal procedimento foi questionado pela Procuradoria Federal da ANAC e pelo TCU. Em reuniões promovidas entre o Tribunal e órgãos envolvidos no processo de concessão, o assunto foi exaustivamente discutido, resultando no entendimento preliminar de que a iniciativa pode ser considerada legítima, se houver previsão no contrato de reequilíbrio econômico-financeiro em favor dos usuários, caso o benefício venha a ser futuramente usufruído pela concessionária.

Por meio de Ofício nº 2267/2016/ASSAD/GM-MT, o Ministério dos Transportes repassou à ANAC novas diretrizes de governo, permitindo as alterações no contrato necessárias para o encaminhamento devido à questão. Assim, a minuta encontra-se adequada para prosseguimento em sua fase externa dentro dos parâmetros discutidos.

X. DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

A minuta do contrato trouxe uma inovação relevante no que tange ao gerenciamento tarifário. As futuras concessionárias poderão praticar descontos de até 100% sobre os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência das aeronaves do Grupo I e das tarifas unificadas de embarque e pouso e de permanência do Grupo II.

As tarifas de conexão, pouso e permanência das aeronaves do Grupo I e as tarifas unificadas do Grupo II poderão ser majoradas em até 100% acima dos tetos fixados pela ANAC, desde que o valor médio arrecadado de cada tarifa anualmente seja inferior ou igual ao teto fixado. Desta forma, eventuais aumentos tarifários devem ser compensados por redução em outros períodos, para que a média dos valores não ultrapasse o limite dos tetos.

Outras regras a serem observadas garantem a aplicação ordenada dos reajustes, como, por exemplo, a consulta prévia às partes relevantes, a possibilidade de rever a norma após dois anos de aplicação, a vedação de práticas discriminatórias e a compensação dos valores excedentes nos reajustes tarifários subsequentes.

O mecanismo é motivado pela otimização da infraestrutura e para conferir maior liberdade à concessionária nas precificações de seus serviços. Vejo a inovação como um ponto positivo para a política tarifária que, a partir de então, estará mais próxima da política comercial da concessionária.

XI. DA CONTRIBUIÇÃO AO SISTEMA

As contribuições ao sistema são compostas dos valores ajustados no leilão divididos em contribuição fixa inicial, correspondente a 25% do valor da outorga, acrescido do ágio, e contribuições fixas anuais, correspondentes a 75% do valor da outorga a serem pagas conforme cronograma definido na cláusula 2.16 do contrato. Compõem ainda, as contribuições ao sistema, as parcelas variáveis no montante de 5% sobre a totalidade da Receita Bruta, em conformidade com a Resolução nº 5 do CPPI.

A minuta do contrato prevê, na cláusula 2.22 e subcláusulas, a aplicação de multa moratória de 0,33% do valor devido por dia de atraso, limitado a 20%, acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), aplicáveis sobre as contribuições fixa e variável até o recebimento integral do valor devido. Ressalta-se neste ponto a exasperação da multa de mora, aplicada no caso de atraso do pagamento das contribuições, em relação às rodadas de concessão anteriores.

Entende-se adequada a solução apresentada pela área técnica inclusive considerando a melhoria textual incluída em função da sugestão da procuradoria.

XII. DA AUSÊNCIA DO PLANO DE AÇÕES IMEDIATAS

No início da concessão é comum que a sociedade desenvolva a expectativa de que haverá melhorias nos serviços prestados. É importante para a credibilidade do projeto que melhorias imediatas ocorram. Na rodada anterior de concessões, um conjunto de pequenas intervenções nas instalações foram previstas no Plano de Ações Imediatas – PAI, com esta finalidade.

No presente processo, a área de planejamento optou em distribuir as ações imediatas no Plano de Transferência Operacional - PTO, sem prejuízos para os efeitos que se pretende produzir. Tal medida, aliada ao fato do interesse da concessionária em obter altos índices de satisfação dos usuários, traz a confiança de que a nova estratégia terá êxito.

XIII. DAS PENALIDADES

O Capítulo VIII da minuta de Contrato e seu Anexo 3 destinam-se a estabelecer as penalidades aplicáveis à Concessionária e às irregularidades passíveis de sanção. Embora não discipline sobre o processo de aplicação, como observou a Procuradoria Federal, o texto foi ajustado para mencionar a Lei Geral do Processo Administrativo, Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, como o principal instrumento processual. Há previsão, ainda, de que um Regulamento posterior possa

complementar a Lei geral.

No anexo 3 são tipificadas as infrações contratuais de maior relevância para o Poder Concedente associadas às multas correspondentes. Optou-se, nesta rodada de concessões, na fixação das multas em percentuais fixos da receita bruta de cada aeroporto e por critérios mais objetivos para a dosimetria.

A redação final está ajustada às recomendações da Procuradoria Federal no tocante à possibilidade de aplicar a pena de advertência em infrações leves desde que a concessionária admita o cometimento da falta e adote as medidas necessárias a efetiva correção da irregularidade.

Quanto às multas aplicáveis nos casos de atrasos relacionados a obras e investimentos, nesta rodada foi suprimida a multa por evento, aplicada pelo descumprimento do cronograma. Em compensação, a multa por atraso assumiu patamar mais elevado e passou a ser calculada caso a caso, em valores proporcionais ao custo do investimento. Por esta razão, há grupos distintos de penalidades para cada aeroporto e os valores da multa de mora foram elevados.

Há previsão para que as multas relacionadas a atrasos em obras e investimentos possam ser reduzidas proporcionalmente à etapa executada e entregue em condições operacionais.

Do exposto, considero como um importante avanço o mecanismo contratual proposto, estando o mesmo respaldado nas considerações da Procuradoria, bem como na experiência prática obtida das concessões anteriores.

XIV. DA PARTICIPAÇÃO DO OPERADOR AEROPORTUÁRIO

Em relação à exigência de participação societária mínima de 15% do operador aeroportuário inicialmente habilitado nos primeiros cinco anos da concessão, objeto das cláusulas 10.2, 10.4 e 10.8 do contrato, ligadas à cláusula 3.11.4 do Edital, observa-se que, conforme explica a área técnica competente, a pessoa jurídica da Concessionária, conquanto conte com a experiência adquirida pela sua sócia qualificada como operadora, é quem exerce a efetiva gestão do aeroporto. Assim, decorrido o prazo de cinco anos, em uma situação de diluição da participação do operador, desde que atendidas as condições de habilitação técnica, restaria atendido o requisito de participação de um operador, haja vista que a concessionária estaria plenamente apta ao cumprimento das exigências estabelecidas no edital, habilitada, portanto, como operador.

Sendo assim, a cláusula que exige participação societária de operador habilitado de fato vige perenemente por todo o período da concessão, coerente com os apontamentos da Procuradoria. O que se vislumbra como característica transitória do conjunto de regras arquitetado é reconhecer o ganho de experiência da pessoa jurídica da concessionária. Reforça-se ainda que, com a nova redação, a concessionária, ou suas controladoras, poderiam se habilitar como operador em certames futuros. O que resulta multiplicação de entidades capacitadas para a exploração da atividade, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para o cenário concorrencial.

Conclusivamente, observa-se que, não só o disposto no edital e anexos atende plenamente ao comando estabelecido no art. 55, inciso XIII da Lei n. 8.666, de 1993, como também a medida adotada permite uma multiplicação da habilitação operacional, medida essa que vai ao encontro das diretrizes políticas estabelecidas e notoriamente afetas ao interesse público.

XV. DAS LIMITAÇÕES À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS AÉREAS

As cláusulas 3.17 a 3.19 do Edital estabelecem que as empresas aéreas não podem participar isoladamente do leilão, sendo admitida sua participação como membros de consórcios desde

que limitadas a um total de 2% de participação societária no grupo consorciado. Também está vedada a possibilidade de participação das empresas aéreas na administração da Concessionária, inclusive via eleição de membros do Conselho de Administração ou da Diretoria. Entretanto, a cláusula 3.18.1.2 estabelece que a participação de entidades ligadas às empresas aéreas, quando possuam determinado nível de relação societária com a operadora do consórcio, não é considerada para avaliação do limite citado. Ou seja, é possível que entidade ligada à empresa aérea participe com mais de 2% do capital da concessionária. A medida em questão, que permite essa participação majorada de empresas aéreas ou suas coligadas exige consideração, conforme bem apontado pela Procuradoria Federal, a respeito da eficiência dos mecanismos construídos para afastamento da “integração vertical”, ou seja, para que não se permita que os interesses de companhias aéreas possam obstruir ou restringir o acesso à infraestrutura, ameaçando o equilíbrio concorrencial no setor.

De fato, observa-se que a permissão concedida foi estabelecida por uma necessidade de mercado com fundamento concorrencial. O objetivo, como esclarece a área técnica, é a ampliação do número de proponentes habilitados. Como foi verificado nas rodadas de concessões anteriores, a referida vedação poderia afastar do certame operadores aeroportuários internacionais com vasta experiência e qualificação técnica na gestão de infraestrutura, mas que possuem relação societária com empresas aéreas.

Portanto, com foco no interesse público, dois aspectos opostos necessitam ser considerados, o risco de integração vertical do setor de transporte aéreo; e o risco da perda concorrencial na licitação da infraestrutura aeroportuária. Porém, conforme informa a área técnica, a participação das empresas aéreas brasileiras nos potenciais operadores é de pequena relevância, tornando um cenário posterior de fechamento de mercado e integração vertical pouco provável.

Por outro lado, há o benefício da abertura de participação no certame de renomados operadores internacionais que, de fato, costumam guardar relação societária com empresas aéreas. Sendo assim, considerou-se preponderante e mais benéfico ao desenvolvimento do setor otimizar o cenário concorrencial da licitação, visto que é de interesse primário que empresas experientes, capazes de oferecer serviços de alto nível com elevado grau de eficiência, participem dos consórcios, contribuindo, não só com o ganho na concorrência inicial, mas com a multiplicação das competências técnicas do setor de infraestrutura aeroportuária no cenário nacional.

XVI. DA PARTICIPAÇÃO DE FUNDOS DE INVESTIMENTO

Em vista da aceitação de contribuições colhidas na audiência pública nº 09/2016, a área técnica da Agência propôs a alteração da cláusula 3.15.2 do Edital, que passou a estabelecer o percentual mínimo de 20%, ao invés de 15% previsto na terceira rodada, referente à participação de quotistas em fundos de investimento para fins da aplicação dos limites de participação previstos no edital.

O item 3.15.2 do edital determina como 20% o percentual que implica definir que um quotista de fundo de investimento será considerado como proponente que detém participação no consórcio. Merece consideração a definição em pauta pois trata-se de item que sofreu variação entre as diversas rodadas de concessões executadas até o momento. Esse percentual foi modificado entre a segunda e a terceira rodadas, configurando portanto uma característica evolutiva dos editais até então. Nessa quarta rodada, embora inicialmente o percentual mantivesse o valor de 15% utilizado na terceira rodada, a área técnica entendeu pertinente retornar ao valor de 20% utilizado na segunda rodada após recebida a contribuição recebida da audiência pública.

Observemos que a consideração de uma empresa como proponente implica algumas obrigações no sentido da entidade atender individualmente a algumas exigências especificadas no Edital, e ainda, ficar submetida à restrição de participação em outros consórcios conforme previsto no item 3.2 do mesmo Edital. Como bem apontado pela Procuradoria, a alteração merece esclarecimento uma vez que entende-se que a evolução ocorrida entre a segunda e a

terceira rodada foi adotada no intuito de ampliar ou ajustar o cenário concorrencial. Tal esclarecimento foi provido pela área técnica que informou que a decisão de acatar a contribuição se justifica pela opção de harmonização do conceito adotado no Edital com o conceito presente no artigo 243 da Lei nº 6.404 de 15 de dezembro de 1976 – Lei das Sociedades por Ações.

Analisando a contribuição sob a luz da Lei citada, observa-se que, na realidade, 20% é o percentual a partir do qual se presume “influência significativa”. Ou seja, a partir de 20% de participação não há o que se discutir sobre se existe ou não “influência significativa”. Porém, o objetivo do artigo 243 ao definir parâmetros para determinar se uma sociedade é coligada não está fundamentado num valor percentual de participação no capital, mas sim no poder de influência, como fica claro no parágrafo 4º do mesmo artigo:

“§ 4º Considera-se que há influência significativa quando a investidora detém ou exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional da investida, sem controlá-la”

Conclusivamente, é fácil ver que a composição dos itens 3.15.1 e 3.15.2 do edital afasta qualquer possibilidade de desvio no atingimento dos objetivos concorrenciais e no tocante ao respeito e coerência com a Lei das S.A. Isso porque, a presença do item 3.15.1 do edital ratifica a intenção do artigo 4º da referida lei e deixa claro a primazia do conceito de “influência relevante” frente a qualquer percentual que se possa definir como limite. Sendo assim, independente da estipulação de um limite de 15% ou 20%, o edital reflete com sucesso a preocupação de classificar a entidade como proponente baseada no seu potencial de influência, exatamente como o faz a Lei nº 6.404/76. Portanto, a função da definição objetiva do limite discutido é tornar automático um julgamento de caráter mais amplo, em situações onde se entende óbvia a “influência significativa”. É apenas esse limite de presunção que se vê modificado entre os editais das diferentes rodadas, e, dado a explicação acima, encontra-se de fato no mérito administrativo. Por fim, é válida a opção da área técnica pela aderência ao percentual apresentado na Lei das Sociedades por Ações.

XVII. DAS LIMITAÇÕES DE ORDEM JURÍDICA

No que diz respeito à cláusula 3.16 do edital, que trata das limitações à participação no leilão, esta foi integralmente substituída em atendimento à recomendação da Procuradoria Federal, suprimindo-se as omissões relevantes. Sendo assim, a versão atual do edital se encontra aderente às recomendações do órgão consultivo, não havendo pendências nesse sentido.

XVIII. DA AVALIAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIO POR INSTITUIÇÃO FINANCEIRA

A procuradoria questiona a utilidade da exigência constante do item 4.29 do Edital, que trata da apresentação, por parte das proponentes, de declaração de instituição financeira com relação à viabilidade da proposta econômica, por meio da qual atestará que examinou o plano de negócio e que considera viável a concessão de financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura Concessionária. A esse respeito, a área técnica da ANAC informa que a declaração em questão visa a substituir a necessidade de análise do plano de negócios das proponentes pela Agência Reguladora, e que tal entendimento encontra respaldo no ensinamento doutrinário de Marçal Justen Filho, que admite a substituição da referida análise por declaração da instituição financeira.

Nesse contexto, apesar de não haver de fato uma vinculação absoluta de responsabilidade da instituição financeira quanto à disponibilização de financiamentos ou quanto ao compartilhamento de responsabilidade sobre a execução da proposta econômica avaliada, é fato que a emissão de declaração e análise fundamentada que ateste a viabilidade da proposta por uma entidade de grande porte com reconhecimento no mercado financeiro constitui uma

ferramenta de segurança adequada aos propósitos do Estado no sentido de assegurar a viabilidade da concessão. Assim, ainda que os vínculos legais para uma potencial responsabilização da instituição como corresponsável sejam insuficientes, a simples emissão da declaração tem valor de mercado, pois é lastreada pelo peso institucional do emitente. É nessa mesma filosofia que as agências privadas de análise e classificação de títulos ou os organismos de certificação privados operam. Ou seja, ainda que não se detenha um vínculo formal de responsabilidade pela recomendação, o mesmo decorre da representatividade da instituição no mercado em que opera, e acaba por ter valor intrínseco prático, funcionando como um filtro adicional que visa a impedir que propostas potencialmente inexequíveis ou inviáveis sejam consideradas.

Sobre o item 4.30 do Edital que dispõe sobre a exigência do patrimônio líquido mínimo da instituição financeira que deve emitir a declaração que acompanha a proposta econômica, a SRA entende que a redução dessa exigência, que antes era de R\$ 2,5 bilhões e agora passa a ser de R\$ 1 bilhão, encontra justificativa no fato de que os aeroportos objeto da presente rodada são substancialmente menores. Consequentemente, os planos de negócios a serem atestados deverão de ser dotados de menor complexidade em relação aos anteriores. Assim, a redução do valor do patrimônio líquido exigido é coerente tendo como objetivo a ampliação do número de instituições aptas.

XIX. DA RELAÇÃO ENTRE EVTEA E PEA

A subseção V da seção I do Capítulo III da minuta de contrato determina que a concessionária deverá realizar os investimentos previstos no PEA – Plano de Exploração Aeroportuária, sempre submetendo os projetos relativos a tais investimentos à análise da ANAC. Como informa a área técnica na nota inicial que instrui o processo, o PEA contém as principais informações sobre os investimentos, indicadores de qualidade, gatilhos de investimento e parâmetros da concessão. Esse plano foi formulado com base nas diretrizes governamentais e nos EVTEA - Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, devidamente aprovados pela Secretaria de Aviação Civil SAC-PR.

Como bem aponta a Procuradoria fundamentada nos Acórdãos nº. 157/2012 e nº. 925/2016 do TCU, o PEA deve corresponder às previsões de investimentos apresentadas nos EVTEA. E nessa linha, a área técnica, enquanto responsável pela elaboração do PEA, pontua claramente que a não incorporação integral das disposições dos EVTEAs nos documentos da concessão não configura não-correspondência entre os mesmos. Conforme esclarece a área técnica, um problema de planejamento aeroportuário terá inúmeras soluções possíveis, cada uma adequada ao modelo de negócio de um grupo interessado em particular, não cabendo ao poder concedente restringir integralmente as técnicas e linhas de gestão, mas devendo proceder à avaliação das diferentes propostas apresentadas com base nos estudos disponíveis. Ou seja, não deve a ANAC vincular as propostas à estrita correspondência ao EVTEA, mas sim delimitar o envelope de requisitos técnicos com grau de detalhamento adequado e suficiente para garantir o atingimento dos objetivos definidos e o acompanhamento dos resultados acordados e a manutenção do nível de serviço estabelecido.

Nesse contexto, observa-se que, uma vez estabelecido um Plano de Exploração Aeroportuária – PEA que engloba os objetivos e conceitos estabelecidos no EVTEA e que, principalmente, preza pela concisão, objetividade e eficiência na definição dos requisitos técnicos e econômicos a serem incorporados no processo licitatório, permite-se que os grupos interessados tenham suas propostas avaliadas de forma tecnicamente ampla, e assim, mais benéfica à persecução do objetivo máximo da concessão, qual seja, o atendimento ao interesse público com a melhoria de qualidade do serviço de infraestrutura aeroportuária. Na mesma linha, conta-se ainda com instrumentos contratuais específicos, como o estabelecimento de fatores de ajuste de tarifa, que atrela o desempenho de gestão da concessionária e a implantação de melhorias ao rendimento auferido, o que garante ao poder concedente meio contínuo de incentivo ao aprimoramento da infraestrutura em si e da prestação de serviço.

Notemos que a proa tomada pela área técnica condiz com tendência internacional da comunidade aeronáutica, onde, cada vez mais se preza pelo estabelecimento de requisitos objetivamente ligados ao desempenho dos sistemas, passando da prescrição à avaliação de resultados. Dessa forma, como também pontuado pela área competente, a probabilidade de obtenção de soluções ótimas provenientes dos diversos interessados é aumentada ao passo que se abre o leque de alternativas para, no final, garantir exatamente o cumprimento dos objetivos e resultados esperados nos estudos de base.

XX. DOS CONTRATOS COM TERCEIROS VIGENTES ALÉM DO PRAZO DE CONCESSÃO

Na minuta de contrato apresentada, o item 11.1 estabelece que a concessionária pode celebrar contratos com terceiros que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário pelo regime de direito privado, desde que observadas algumas regras, dentre as quais, que o prazo de vigência não ultrapasse o da concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento. Ainda assim, nesse caso, exige-se que a celebração seja feita mediante prévia autorização do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ouvida a ANAC.

Na esteira de tal determinação, o contrato garante ainda em seu item 11.1.4 que, em caso de extinção antecipada da Concessão, o poder concedente ou o novo operador poderá denunciar os contratos, salvo se a celebração tiver sido precedida de expressa aprovação da ANAC, o que ocorre apenas nos casos em que o montante de investimentos justifique a manutenção mesmo quando da extinção antecipada.

Como bem pontuado no parecer da Procuradoria, merece análise o aspecto da extratemporalidade admitida em caráter de exceção no mecanismo construído acima, onde, dadas as condições estabelecidas é possível que um contrato com terceiro passe a ter vigência garantida além do prazo de concessão em si, aparentemente desafiando princípio doutrinário de que o contrato acessório segue o principal. Nesse aspecto, argumenta acertadamente a área técnica que, a situação de vigência estendida prevista no contrato tem caráter excepcional, suficientemente delimitada pela necessidade de avaliação e aprovação pelos órgãos competentes. Além disso, chama atenção para o fato da experiência vivida após processo anteriores de licitação onde notadamente o prazo remanescente da concessão inibe novos projetos que demandam investimentos significativos, tais como hangares e hotéis. Assim, o mecanismo adotado prima pela lógica econômica benéfica ao interesse público.

Nesse contexto, avaliando o texto proposto e as considerações das áreas afetas, entende-se que o dispositivo explicitado acima, construído pela atual redação do contrato, tem o objetivo básico de viabilizar o desenvolvimento dessas atividades essenciais para o contínuo e eficiente funcionamento do complexo aeroportuário, dando segurança mínima necessária às partes interessadas na exploração de atividades acessórias. Ou seja, tanto na hipótese de aproximação da data de vencimento da concessão quanto na hipótese de uma extinção antecipada, é necessário que se garanta que investimentos que contribuem para a operacionalidade do aeroporto sejam realizados. Se não o fizéssemos, de certo, estaria estabelecida uma situação de inibição de investimentos em melhorias, sobretudo ao final do prazo de concessões.

Salienta-se ainda que, coerentemente, estabelece o contrato a necessidade de expressa autorização do ministério responsável para esses casos excepcionais, entidade competente para avaliar se a medida se justifica e garantir, sobretudo, o interesse público de forma geral. Assim, verifica-se que o mecanismo construído não só é justificável como em certos casos necessário para a garantia da continuidade de operação e evolução das facilidades acessórias ao funcionamento desses aeroportos dentro de padrões elevados de qualidade e eficiência.

XXI. DA CONSULTA AO COMANDO DA AERONÁUTICA

Após apontamento da Procuradoria Federal sobre a ausência, nos autos, de manifestação do Comando da Aeronáutica a respeito do interesse militar nos aeroportos concedidos, a SRA juntou por cópia o Ofício nº 140/2016, do Gabinete do Comando da Aeronáutica, no qual é informado que “não há interesse do Comando da Aeronáutica (COMAER) na exploração dos aeródromos”.

No referido ofício, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, declinou a necessidade de incluir dispositivo no contrato que estabeleça a necessária submissão à análise do COMAER de qualquer modificação de características físicas ou operacionais no aeródromo; a necessária observância e cumprimento do previsto em normas específicas sobre tarifas de navegação aérea editadas pelo COMAER e a necessária observância da existência de “áreas especiais” onde exista algum tipo de auxílio à navegação aérea, equipamento ou instalação sob responsabilidade do DECEA.

No que diz respeito à observância da existência de “áreas especiais”, o item 3.1.22 do contrato prevê consulta prévia ao COMAER sempre que a concessionária pretender utilizar as áreas definidas como especiais em que se encontram instalados os Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA), radares e demais equipamentos de auxílios à navegação aérea.

Já quanto às demais exigências, embora não exista previsão específica no contrato, ficam subtendidas na obrigação da concessionária de atender não somente as normas aplicáveis da ANAC, mas também as do COMAER, conforme estabelecido na cláusula 1.3 do próprio contrato.

XXII. DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

O Capítulo V da minuta do contrato é destinado à alocação dos riscos. Entre os riscos do poder concedente inclui-se a não disponibilização, pelo Poder Público, do acesso ao terminal a ser construído no Aeroporto Hercílio Luz em Florianópolis, o atraso na liberação do acesso ao local das obras ou a impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária.

Sobre o tema, a Procuradoria Federal recomendou a inclusão da referência à cláusula 2.5 na subcláusula 5.2.4 que prevê como risco do Poder Concedente os “atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária;”.

A recomendação da Procuradoria prende-se ao fato de que, muito embora o item 2.5 do contrato estabeleça que “Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária, sem prejuízo do acompanhamento por representantes de órgãos públicos” há risco da concessionária “vindicar revisão por eventuais prejuízos por impossibilidade de imissão na posse de tais áreas”.

A SRA não vê com o mesmo prisma a questão pelo fato da matriz de risco alocar ao Poder concedente exclusivamente as hipóteses de atrasos decorrentes de “fatos não imputáveis à Concessionária”. Pelo visto, a justificativa para a manutenção do texto original é coerente com a leitura sistemática do contrato e sustenta a manutenção das cláusulas acima citadas.

XXIII. DA ARBITRAGEM

A Seção III, do Capítulo XVII da minuta de Contrato previa o procedimento de arbitragem para solução de “Quaisquer litígios, controvérsias ou discordâncias relativas às indenizações eventualmente devidas quando da extinção do presente contrato, inclusive quanto aos bens revertidos,”

A edição recente da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016 especificou quais os direitos patrimoniais da União podem ser objeto de solução de controvérsia por arbitragem, especificamente: (i) as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; (ii) o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e (iii) o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

Este novo cenário jurídico permite ampliação da aplicabilidade do instituto da arbitragem nos contratos de concessão, como recomendou a Procuradoria Federal em seu Parecer. Atenta às inovações normativas, a SRA alterou toda a Seção III, do Capítulo XVII que passou a fazer referência apenas à aplicabilidade da MP nº 752/2016 ao Contrato.

Ressalta-se que utilização da arbitragem em contratos de concessão já estava assegurada na Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95), *in verbis*:

“Art. 23-A. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.”

XXIV. DOS DIREITOS E DEVERES DO PODER CONCEDENTE

Na Seção II, do Capítulo III da minuta de Contrato estão elencados os direitos e deveres do Poder Concedente. A respeito, a Procuradoria Federal sugeriu, em sua análise, uma adequação redacional, no sentido de evitar que a expressão “contribuir” utilizada no item 3.2.12 permita margem de interpretação incompatível com o objetivo e a finalidade da concessão.

Sobre a proposta de revisão, a SRA explicou que a expressão “contribuir”, no contexto do item 3.2.12, trata do dever do Poder Concedente de “colaborar, nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da Concessionária,” e “se restringe à prestação de informações e esclarecimentos que permitam melhor avaliação pelas entidades financiadoras dos investimentos a serem realizados”.

Não obstante, a precisão literal do conceito declinado pela SRA, o item está inserido entre os deveres do Poder Concedente, e por esta razão, seria prudente zelar pelo uso de terminologia mais aproximada ao mundo jurídico. Entendo, portanto, que deva prevalecer a sugestão da Procuradoria Federal pela preocupação levantada quanto à extensão do termo, assim proponho uma nova redação para o item, conforme a seguir:

“3.2.12. colaborar, nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da Concessionária, *prestando as informações e esclarecimentos* para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da Concessão.”

XXV. DA INCLUSÃO DE ALTERAÇÃO DO ITEM 6.7 DO PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA

A minuta do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária - estabelece no item 6.2 que a concepção arquitetônica e padrões construtivos de novos terminais de passageiros ou ampliações dos terminais existentes deverão incorporar as melhores práticas internacionais em edificações similares. No entanto, no item 6.7 faz-se referência às melhores práticas em relação aos sistemas necessários à operação dos terminais, sem mencionar um parâmetro mais preciso de comparação.

Neste ponto, proponho uma nova redação para o item 6.7 do PEA, acrescentando a expressão

“em edificações similares”, passando a ter a seguinte redação:

“6.7. Os terminais de passageiros devem possuir os equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, incorporando as melhores práticas internacionais *em edificações similares*, respeitando as necessidades de deslocamento e acesso dos passageiros”.

XXVI. DA CLÁUSULA DE ACEITAÇÃO INCONDICIONAL

A Procuradoria recomendou a revisão ou a retirada da cláusula 1.35 do Edital, a qual dispõe que: “A participação no Leilão implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos, da minuta do Contrato de Concessão e Anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao Leilão.”

No entanto, trata-se de uma cláusula bastante comum em editais de leilão. Em rápida pesquisa pode-se encontrá-la reproduzida no Edital do leilão nº 01/2016 da CELG, promovido pelo Ministério de Minas e Energia e BNDES e no Edital do leilão nº 02/2016 da Aneel.

Não se vê ilegalidade no dispositivo que tem suporte no parágrafo 2º do art.41 da Lei nº 8.666/93. A mesma lei prevê, no parágrafo 3º, do art. 41 que não haverá impedimento de participação no leilão do licitante que impugnar os termos do edital tempestivamente. A ilegalidade estaria presente se houvesse o edital estabelecido a obrigatoriedade de apresentação de declaração de aceitação integral em desarmonia com a legitimidade para impugnar, assegurado no parágrafo 1º do mesmo artigo, o que não ocorre.

Entretanto, para deixar mais clara a extensão do sentido da referida cláusula, proponho a inclusão da seguinte expressão: “ressalvado o disposto no parágrafo 3º do art. 41 da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993”. Passando a cláusula a ter a seguinte redação:

“1.35. A participação no Leilão implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos, da minuta do Contrato de Concessão e Anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao Leilão, *ressalvado o disposto no parágrafo 3º do Art. 41 da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993*”

XXVII. DA ANÁLISE DOCUMENTAL DAS PROPOSTAS

Sobre o item 5.9 do Edital, sugeriu a Procuradoria Federal que o texto fosse alterado para esclarecer que a decisão quanto ao credenciamento, julgamento da proposta e habilitação do proponente é da Comissão de Licitação, a quem cabe decidir, fundamentadamente, pelo (des)credenciamento.

Embora a SRA entenda que a obviedade das competências da Comissão dispense a reprodução no edital da recomendação da Procuradoria Federal, proponho, com intuito de assegurar que os participantes, muitos deles estrangeiros, conheçam esta particularidade do ato, que a recomendação da procuradoria seja acatada, acrescentando-se ao final no texto do item 5.9 do Edital a expressão “a quem cabe decidir fundamentadamente”. Passando o mesmo a ter a seguinte redação:

“5.9. A BM&FBOVESPA analisará a regularidade das declarações preliminares, dos documentos de representação e das garantias apresentadas, comunicando à Comissão Especial de Licitação o resultado da análise, *a quem cabe decidir fundamentadamente*”

XXVIII. APROVAÇÃO PRÉVIA PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS QUE REQUEREM REEQUILÍBRIO

A área técnica informa, na nota técnica subsequente à audiência pública, que alterou os dispositivos referentes à revisão extraordinária do contrato, em especial, aqueles referentes à realização pela concessionária de investimentos em obras. Na redação apresentada no contrato foi estabelecido um processo em que o concessionário deveria submeter previamente à aprovação da ANAC a realização de obras relativas a eventos potencialmente incluídos no rol de riscos do poder concedente.

No procedimento, é requerida autorização prévia, para a qual devem ser apresentados diversos documentos como anteprojetos, estimativa de custos, cronograma e outros. Dada a aprovação inicial, deve ser apresentado projeto básico detalhado, incluindo precificação, cronogramas físico e físico-financeiro, dentre outros, para que, em 90 dias, a ANAC decida pelo início da execução dos investimentos.

É importante que a ANAC avalie as situações de reequilíbrio, sobretudo as de caráter extraordinário, mas a própria natureza extraordinária da questão exige em diversos casos uma celeridade incompatível com o processo proposto. E, conforme apontado pela Procuradoria, a capacidade de se dar respostas céleres a eventos que requeiram uma intervenção/ação da concessionária não devam ficar condicionadas à uma autorização da Agência. Nesses casos, a fixação de um rígido processo de aprovação prévia poderia colocar em risco a operacionalidade da infraestrutura, ameaçando o bom funcionamento do sistema de transporte aéreo e o atendimento aos usuários.

Observemos que, independente de haver um processo anterior de autorização, o próprio contrato confere mecanismos para que a ANAC, enquanto poder concedente, não assuma a responsabilidade por investimentos indevidos ou que não se enquadrem nas possibilidades previstas no capítulo V. Ou seja, a ANAC tem autonomia para posteriormente julgar se o objeto em si é válido para fins de revisão extraordinária e também se os custos são compatíveis com os custos de mercado.

Por isso, no intuito de permitir uma gestão otimizada da concessão, sugiro o regresso parcial da filosofia adotada na última rodada de concessões na seção “revisão extraordinária”, todavia, incorporando o novo prazo constante do item 6.34 e inclusão do conteúdo do item 6.35, ambos da versão submetida. Assim, nesse sentido, sugere-se:

i. Alterar o item 6.23 conforme segue:

"6.23. O pedido de Revisão Extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, conforme regulamentação da ANAC.

6.23.1. a instrução deverá incluir relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o impacto financeiro, verificado ou projetado, em decorrência do evento.

6.23.1.1. quando se tratar de pleitos relativos a investimentos ou serviços que envolvam a realização de obras, a instrução deverá incluir projeto básico com todos os elementos necessários à precificação do investimento, inclusive o orçamento analítico detalhado e outros memoriais, planos e informações que sejam necessários à instrução do pleito, assim como deverá incluir as estimativas do impacto da obra sobre as receitas da Concessionária, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto.

6.23.2. a ANAC poderá requisitar outros documentos, assim como relatórios, laudos, pareceres e estudos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC.

ii. Eliminar o processo descrito nos itens de 6.25 a 6.29

iii. Substituir os itens 6.30 a 6.31, adequando a redação e numeração conforme segue:

"6.25. Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no Contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que:

6.25.1. o referido projeto básico deverá conter todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra sobre as receitas da Concessionária, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto;

6.25.2. a ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;

6.25.3. no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Projeto Básico, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do Projeto Básico pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no Contrato, legislação e regulamentação do setor;

6.25.4. a Concessionária deverá submeter à ANAC todas as alterações do Projeto Básico, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação desta Agência;

6.25.5. caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias.

2. DO VOTO

Ante o exposto, com base na Nota Técnica nº 01/SEI/2016/SRA/ANAC, de 28 de novembro de 2016 e no Parecer nº 8/2016/PG/PFANAC/PGF/AGU, de 10 de novembro de 2016, e com fulcro na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, inciso XXIV, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, e no Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015, VOTO FAVORAVELMENTE:

i. À aprovação do Edital e do Contrato e seus respectivos Anexos, referente ao Processo de desestatização dos Aeroportos Salgado Filho (SBPA), localizado no município de Porto Alegre; Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), localizado no município de Salvador; Hercílio Luz (SBFL), localizado no município de Florianópolis, e Pinto Martins (SBFZ), localizado no município de Fortaleza;

ii. Às recomendações de alteração de redação expostos neste Voto;

iii. À determinação de publicação do Aviso de Licitação no Diário Oficial da União, assim que

possível, pela Assessoria Técnica – ASTEC;

iv. À autorização para que a SRA, em nome da ANAC, e para o bom andamento do processo, emita as comunicações aos órgãos que efetivamente terão de desocupar áreas no Complexo Aeroportuário.

v. À remessa ao Tribunal de Contas da União (TCU) do Edital, Contrato e Anexos, após a publicação no Diário Oficial, conforme preconiza o art. 7º, inciso II, da Instrução Normativa TCU nº 27, de 2 de dezembro de 1998, assim como de eventuais Impugnações ao Edital e respectivas respostas.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 30/11/2016, às 16:42, 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 **0220299** e o código CRC **94AC9546**.

SEI nº 0220299