



## VOTO

**PROCESSO: 00058.048130/2016-33**

**INTERESSADO: AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S.A.**

**RELATOR: JOSÉ RICARDO BOTELHO**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata o presente processo de recurso administrativo interposto pela Concessionária Aeroportos Brasil - Viracopos S/A contra decisão da Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos que indeferiu pedido de prévia anuência para a alteração da composição acionária de seu acionista privado, a empresa Aeroportos Brasil S.A. – ABSA.

1.2. O pedido, instrumentalizado na Carta PRE-16/105, de 27 de abril 2016, circunscreve-se na intenção da ABSA de efetivar aumento de seu capital com a emissão de ações ordinárias, sem valor nominal unitário, totalizando R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais), o que alteraria o capital social da companhia de R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais) para R\$ 330.000.000,00 (trezentos e trinta milhões de reais).

1.3. A empresa *Egis Airport Operation* – EGIS, uma das acionistas da ABSA abriu mão do direito de preferência na subscrição das ações, sendo assim, os outros dois acionistas subscreveriam, cada um, 50% (cinquenta por cento) do total de ações. Tal operação, na forma que se planeja, levaria à redução do percentual de participação da empresa EGIS no capital social da ABSA do atual 10% para apenas 4,63337%. Ressalte-se que a empresa EGIS é o acionista habilitado, segundo as regras da licitação, como operador aeroportuário.

1.4. O pedido de prévia anuência da modificação da participação societária do acionista privado da Concessionária foi indeferido por meio da Nota Técnica nº 14/2016/GOIA/SRA, sendo que posterior pedido de reconsideração em primeira instância foi indeferido com base na Nota Técnica nº 23/2016/GOIA/SRA. As razões para o indeferimento se resumem no entendimento de que ainda não é possível qualificar a Concessionária como operador aeroportuário nos termos dos requisitos de habilitação técnica exigidos no Edital, por faltar-lhe o requisito temporal de experiência mínima de 5 (cinco) anos como operador aeroportuário. Portanto, não seria possível, no caso concreto, a redução da participação do atual operador aeroportuário a um patamar inferior ao estabelecido como regra para participação do Leilão, considerando que o contrato estabelece como um dos deveres da Concessionária a manutenção, durante a execução do contrato de todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

1.5. Inconformada com a decisão desfavorável, a empresa interpôs recurso administrativo à Diretoria, que, por força do art. 9º, *caput*, do Regimento Interno, detém a competência para decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.6. O presente pedido de vista teve por finalidade precípua o aprofundamento da análise dos argumentos que fundamentaram o recurso administrativo e as razões do indeferimento na primeira instância decisória. Para tanto, buscaram-se informações complementares junto à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos desta Agência – SRA e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPAC, a fim de melhor esclarecer as questões atinentes ao caso concreto.

### 2. DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO

2.1. Primeiramente, deve-se consignar que, em razão da complexidade e vulto do objeto contratual, o Edital do Leilão nº 2/2011 possibilitou a participação de empresas em consórcio na licitação a fim de ampliar o leque de concorrentes na licitação, conforme autorização legal do art. 33 da Lei de Licitações e Contratos (Lei 8.666/1993). A participação de empresas em consórcio também encontra-se autorizada no art. 19 da Lei Geral de Concessões (Lei 8.987/1995) e no art. 10, parágrafo único, do Decreto 7.624/2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.

2.2. Acerca do tema, o Tribunal de Contas da União se manifestou diversas vezes, recomendando a participação de consórcios sempre que o objeto da contratação seja considerado de alta complexidade ou vulto, enfatizando a necessidade de atendimento de todos os requisitos de habilitação exigidos no edital, como pode ser verificado nos Acórdãos a seguir:

O art. 33 da Lei de Licitações atribui à Administração a prerrogativa de admitir a participação de consórcios nas licitações. A regra, no procedimento licitatório, é a participação de empresas individualmente em disputa umas com as outras, permitindo-se a união de esforços quando questões de alta complexidade e de relevante vulto impeçam a participação isolada de empresas com condições de, sozinhas, atenderem todos os requisitos de habilitação exigidos no edital, casos em que a participação em consórcio ampliaria o leque de concorrentes.

**(Acórdão TCU 1417/2008 Plenário)**

17. A jurisprudência deste Tribunal já se firmou no sentido de que a admissão ou não de consórcio de empresas em licitações e contratações é competência discricionária do administrador, devendo este exercê-la sempre mediante justificativa fundamentada.

18. Não obstante a participação de consórcio seja recomendada sempre que o objeto seja considerado de alta complexidade ou vulto, tal alternativa também não é obrigatória.

19. Devem ser consideradas as circunstâncias concretas que indiquem se o objeto apresenta vulto ou complexidade que tome restrito o universo de possíveis licitantes. Somente nessa hipótese, fica o administrador obrigado a autorizar a participação de consórcio de empresas no certame, com o intuito precípua de ampliar a competitividade e proporcionar a obtenção da proposta mais vantajosa.

**(Acórdão TCU 2.831/2012 Plenário)**

2.3. Assim, o Capítulo III do Edital (Da Participação no Leilão) determinou que "*poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, Proponentes pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio*". Nos casos de participação em consórcio, a Seção II desse Capítulo determinou regras específicas, incluindo as seguintes disposições:

#### **Seção II - Da Participação em Consórcio**

3.10. Em se tratando de Consórcio, as seguintes regras deverão ser observadas, sem prejuízo de outras existentes no Edital:

[...]

**3.10.4. O Operador Aeroportuário deverá deter pelo menos 10% (dez por cento) de participação no Consórcio.**

[...]

**3.12. Não será admitida a inclusão, a substituição, a retirada, a exclusão ou, ainda, a alteração nos percentuais de participação dos membros consorciados a partir da data da entrega dos envelopes até a assinatura do Contrato.**

3.13. Além de outros documentos exigidos pelo Edital, a participação da Proponente em regime de Consórcio fica condicionada à apresentação de compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico para cada Aeroporto, subscrito pelos consorciados, nos termos do Anexo 20 - Instruções para o Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico deste Edital.

2.4. Considerando que o requisito de participação mínima de 10% (dez por cento) no capital do consórcio do operador aeroportuário originou-se de diretriz governamental elencada na Resolução do Conselho Nacional de Desestatização - CND, foi efetuada consulta ao MTPAC por meio do Ofício nº 8(SEI)/2017/DIR-P-ANAC (0344109) a fim de esclarecer a motivação do dispositivo.

2.5. O Ministério, por meio do Ofício nº 3/2017/ASS1 RC/GAB/SE-MT, de 11 de abril de 2017, e da Nota Informativa 100/2017/DERC/SPR/SAC-MT, em anexo ao Ofício (0595626), trouxe à baila o Parecer nº 0863-1.8/2011/RLL da Consultoria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, no qual foi analisada a juridicidade do dispositivo, nos seguintes termos:

24. O artigo 4º, II da minuta de Resolução traz um requisito para participação no leilão, ou seja, **a participação mínima de 10% (dez por cento) no capital social do consórcio de um operador aeroportuário**, assim entendido como a pessoa jurídica a quem for conferido o direito de operar, direta e indiretamente, um aeroporto.

25. O citado artigo 4º, II está harmônico com o artigo 2º, II da Lei nº 8987/1995, quando afirma que, para os fins desta Lei, considera-se concessão de serviços público a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, à **pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho**.

26. **Garante-se, aqui, o requisito da capacidade para o desempenho do objeto da licitação com a participação mínima de 10% (dez por cento) do consórcio de um operador aeroportuário.**

27. **Assim, dentre as pessoas jurídicas que compõem o consórcio haverá uma, com participação mínima de 10% (dez por cento), que possui know-how e expertise na operação aeroportuária**, garantindo perfeita obediência ao artigo 2º, II da Lei nº 8.987/1995. (Grifos nossos)

2.6. Percebe-se, pois, que a justificativa legal para o requisito de participação recai sobre a necessidade de demonstração da capacidade do consórcio em desempenhar o objeto da concessão, conforme disposto no art. 2º, II da Lei Geral de Concessões (Lei 8.987/1995). Na visão do Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil/MTPAC, a regra tem por finalidade **assegurar que os proponentes possuam a expertise necessária para a operação aeroportuária com qualidade e segurança**.

2.7. Menciono, apenas com a finalidade de ilustrar a importância da participação mínima no capital social do consórcio por parte de operador aeroportuário, que os percentuais foram aumentados na Terceira e na Quarta rodada de concessões de infraestrutura aeroportuária, para 25% (vinte e cinco por cento) e 15% (quinze por cento) de participação, respectivamente. Por ocasião da Terceira rodada (Galeão e Confins), a área técnica se manifestou nos autos do processo afirmando que a elevação percentual tratou-se de um *"aprimoramento em relação à rodada anterior de concessões aeroportuárias, que previa participação mínima de 10% (dez por cento) do operador, decorrente do entendimento de que uma maior participação societária daquele, além de gerar maior comprometimento com o empreendimento em razão do maior aporte de capital, também geraria maior capacidade de influência na gestão, o que seria desejável em um contexto em que a qualidade do serviço depende tanto do aspecto operacional quanto da construção de novas estruturas"*.

2.8. Quanto à Quarta rodada, o Edital reproduziu a regra constante do art. 9º da Resolução Nº 5 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI, de 13 de setembro de 2016:

Art. 9º - Constitui requisito de participação no leilão, além de outros previstos em edital, a participação societária equivalente a, no mínimo, **quinze por cento** do consórcio licitante pelo operador aeroportuário.

2.9. A Procuradoria Federal, no Parecer n. 00451/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU (0196443), elaborado após consulta constante no Despacho DIR/PB (0118765), indicou que *"a regra pretende fazer com que uma participação societária em tal percentual reflita um comprometimento com o empreendimento, em razão do aporte de capital, e uma capacidade de influência na gestão"*. Quanto à necessidade de estabelecimento de um percentual mínimo de participação, a Procuradoria assim se manifestou:

18. A ausência de percentual mínimo, no caso, possibilitaria a composição de consórcios com participações ínfimas de empresas passíveis de qualificação como operadoras aeroportuárias para fins da presente licitação, o que desvirtuaria todo o procedimento, levando-se à situação extrema em que o consórcio vencedor não contaria, de fato, com a qualificação técnica exigida para a

exploração do aeroporto. Poderia ser um estratagema a utilizar-se da qualificação de terceiro, com participação ínfima e sem qualquer engajamento no projeto, apenas para garantir o preenchimento dos requisitos de habilitação técnica, sem que esta estivesse presente na fase de execução do contrato. Permitir-se-ia, deste modo, a “comercialização” ou o “aluguel” de qualificação técnica tão somente para a participação na licitação, restando inegável a nocividade da prática.

2.10. Já no que diz respeito ao item 3.12, que veda qualquer alteração nos percentuais de participação dos membros consorciados a partir da entrega dos envelopes até a assinatura do Contrato, trata-se de regra que visa resguardar a lisura do certame e a manutenção das regras editalícias e contratuais ao permitir a participação de empresas em consórcio.

2.11. Vejamos que a o Edital prevê a inversão da ordem das fases de habilitação e de julgamento em relação ao que estabelece a Lei de Licitações e Contratos (8.666/1993), o que é admissível conforme disposição do art. 18-A da Lei Geral de Concessões (8.987/1995). Assim, exige -se o cuidado de se preservarem as condições particulares dos concorrentes habilitados até o momento da assinatura do contrato, até porque não haveria como reabrir uma segunda fase habilitação para análise da nova composição nos percentuais dos membros consorciados.

### 3. DA HABILITAÇÃO TÉCNICA

3.1. Os requisitos de habilitação foram listados na Seção V do Capítulo IV do Edital, aplicáveis tanto às proponentes isoladas quanto às em consórcio. Além da Habilitação Jurídica, Econômico-Financeira e de Regularidade Fiscal e Trabalhista, o Edital elencou, na Subseção IV, os requisitos de Habilitação Técnica:

#### Subseção IV - Da Habilitação Técnica

4.46. A qualificação para apresentação de propostas para quaisquer dos aeroportos dar-se-á por meio da apresentação de documento(s), emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome da Proponente ou de membro do Consórcio que comprovem:

4.46.1. **experiência mínima de 5 (cinco) anos como Operador Aeroportuário, e**

4.46.2. **processamento mínimo de 5 (cinco) milhões de passageiros anuais, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em conexão, em pelo menos um ano nos últimos 10 (dez) anos.**

4.47. A qualificação técnica da Infraero não será computada para efeitos de comprovação da habilitação técnica estabelecida neste Edital.

3.2. Conforme relatado pela Procuradoria Federal, no Parecer n. 00451/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU (0196443), *"o requisito de habilitação técnica propriamente dito tem, pois, dois componentes diferenciados. Um deles, temporal; e o outro, quantitativo. É na conjugação desses dois elementos que a área técnica entendeu restar demonstrado que o potencial contratado teria condições de bem cumprir o objeto contratual e prestar um serviço aeroportuário adequado à demanda esperada do aeroporto concedido. No caso em tela, a qualificação do operador aeroportuário garante que o futuro contratado tenha expertise no objeto da concessão"*. Assim, faz-se necessário que a figura do operador aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos como operador, combinado com o processamento mínimo expresso no dispositivo.

3.3. Continuando a análise, a Procuradoria, citando manifestações anteriores a respeito do tema, alerta que *"o item que trata da habilitação técnica deve ser lido, conjuntamente, com o item que cuida das condições de participação do consórcio"*. Assim, é necessária a análise conjunta dos requisitos de habilitação técnica constantes do item 4.46 e subitens do Edital, com o item 3.10.4, que estabelece a participação mínima do operador aeroportuário no consórcio.

3.4. Por força de lei, o Contrato determinou que a Concessionária deve manter as condições de habilitação e qualificação durante a execução do contrato, nos termos do item 3.1.4 da Seção I (Da Concessionária) do Capítulo III (Dos Direitos e Deveres):

3.1.4 manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

3.5. Trata-se de reprodução da obrigatoriedade, própria de todos os contratos administrativos, elencada no art. 55, XIII, da Lei de Licitações e Contratos (Lei 8.666/1993), *in verbis*:

Art. 55. São **cláusulas necessárias** em todo contrato as que estabeleçam:

[...]

XIII - a obrigação do contratado de **manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.**

3.6. Assim, informa a Procuradoria, *"o Acionista Privado deve demonstrar, durante toda a vigência contratual, que preenche os requisitos de habilitação objetivos exigidos na licitação (prazo mínimo de experiência, somado ao processamento mínimo de passageiros/ano), bem como que, em sua estrutura, a sociedade que preenche referidos requisitos atua com engajamento no projeto e com influência na gestão"*.

3.7. A Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, no Despacho SRA (0452244), elaborado em resposta ao pedido de diligências efetuado no Memorando nº 2(SEI)/2017/DIR-P (0343765), manifestou que a exigência de percentual mínimo de participação do operador aeroportuário é **indissociável das demais exigências estabelecidas no Edital como condição de habilitação técnica**, motivo pelo qual não deve subsistir a alegação da Concessionária, constante dos autos, *"no sentido de que a exigência de percentual mínimo de participação do operador aeroportuário no consórcio se trataria de mera regra de participação no leilão, e que tal questão não interessaria à execução contratual, mas somente à licitação que a precedeu e que já se esgotou"*.

3.8. No Despacho, a área técnica compara a obrigação de manter as condições de habilitação durante a execução do contrato, tanto para proponentes individuais quanto para participação em consórcio:

Obviamente, da mesma forma que o **Proponente individual teria que manter as condições de habilitação durante a execução do contrato**, no caso de participação em Consórcio a **manutenção de tais condições abarca a preservação do percentual mínimo de participação do operador aeroportuário na Concessionária no patamar estabelecido no Edital**. Ora, reconhecer como válida a tese da recorrente significaria, no limite, admitir a possibilidade de, no primeiro dia da concessão, permitir-se a redução da participação do operador aeroportuário no acionista privado a participação ínfima, o que obviamente é inaceitável. (Grifos nossos)

3.9. Adicionalmente, a área conclui que a redução de participação do operador aeroportuário a patamar inferior ao percentual mínimo *"retiraria da Concessionária a capacidade de execução dos serviços de maneira adequada, o que seria de se supor que resultaria em efetivo prejuízo à execução do objeto do contrato, vez que a Concessionária deixaria de reunir os requisitos de habilitação cuja manutenção é obrigatória"*.

3.10. Portanto, analisando o caso concreto, verifica-se que é possível a comprovação do requisito de habilitação técnica **operacional** (4.46.2), pois a Concessionária processou aproximadamente 10 (dez) milhões de passageiros anuais, considerando o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em conexão, entre 2013 e 2015.

3.11. Porém, quanto ao atributo **temporal** de habilitação técnica, este ainda não foi satisfeito pela Concessionária, considerando que a SRA identificou, nos termos do Despacho GOIA (0691780), como marco inicial da contagem do prazo para totalização dos 5 (cinco) anos de experiência como operador aeroportuário a data de eficácia do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012- SBKP, qual seja, **11 de julho de 2012**, data a partir da qual a Concessionária assume direitos e obrigações decorrentes da Concessão. No entendimento da Superintendência:

A partir da data da eficácia, tem-se início a Fase I-A, que contempla o procedimento de transferência das operações do Aeroporto. Ou seja, mesmo que com o apoio do antigo operador aeroportuário, que no caso era a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, a Concessionária já passa, com a eficácia contratual, a assumir responsabilidades e acompanhar as rotinas das operações aeroportuárias, pelo que, para fins do requisito temporal atinente à habilitação técnica, este deve ser o marco temporal para a contagem da experiência da

Concessionária nas atividades de operadora aeroportuária.

Tal entendimento serviu, inclusive, de motivador da alteração promovida na minuta de contrato de concessão integrante do Edital do Leilão nº 01/2016, relativo à 4ª rodada de concessões e aprovado pela Diretoria Colegiada da ANAC. Inseriu-se na minuta que dará origem aos contratos a serem assinados pelas futuras Concessionárias previsão expressa de vedação da redução da participação societária do operador aeroportuário na Concessionária a patamar inferior ao percentual exigido para fins de habilitação técnica durante os 5 (cinco) primeiros anos da Concessão, contados da data de eficácia (item 10.7.4). Ademais, consignou-se expressamente na Nota Técnica nº 12/2016/SRA/ANAC, por meio da qual se propôs a redação do dispositivo, que a mesma tinha por finalidade "deixar mais claro o funcionamento de tal mecanismo contratual". Ou seja, já se entendia que a interpretação a ser aplicada aos Contratos de Concessão pretéritos deveria ser no mesmo sentido, apenas se buscava clarificar o dispositivo contratual. Constatou ainda da referida Nota Técnica que, da leitura combinada dos dispositivos contratuais que tratam do tema, "**fica claro que a redução do limite estabelecido em edital é possível, após os primeiros cinco anos da concessão, mediante anuência da ANAC**".

3.12. Portanto, conclui a área técnica que, no caso em questão, a Concessionária, e, conseqüentemente, seu Acionista Privado, passarão a deter habilitação técnica, consoante o Edital nº 02/2011, em **11 de julho de 2017**.

3.13. Considerando o marco temporal estabelecido pelo Edital e Contrato de Concessão e, de posse dos entendimentos exarados pela área técnica, não merece prosperar a tese da Concessionária em seu pedido de reconsideração, no qual entende que "*o know how da operação aeroportuária já foi absorvido pela Concessionária nos quatro primeiros anos da Concessão. Já se encontram incorporados na empresa concessionários conhecimentos, habilidades, experiências que revelam o domínio da técnica na prestação dos serviços envolvidos na operação do Aeroporto*".

#### **4. DA MUDANÇA NA COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DO ACIONISTA PRIVADO**

4.1. No que diz respeito à mudança de composição acionária do Acionista Privado, o contrato enumera, no item 10.7 do Capítulo X (Da Transferência da Concessão e do Controle Societário) diversas regras a serem obedecidas nos primeiros 5 (cinco) anos do prazo da Concessão:

[...]

**10.4 A ANAC autorizará ou não o pedido da Concessionária por meio de ato devidamente motivado.**

[...]

**10.7. Nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da Concessão, contados da Data de Eficácia, serão observadas as seguintes regras:**

10.7.1. O Acionista Privado deverá manter, no mínimo, 51% das ações com direito a voto da Concessionária, não sendo permitida a alienação de ações a terceiros ou a realização de oferta pública;

**10.7.2. A mudança de composição acionária do Acionista Privado que não implique mudança de controle societário somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, observado o item 10.4; e**

10.7.3. O Acionista Privado não poderá admitir, como acionista, qualquer entidade, suas controladoras, controladas, coligadas, que seja acionista direto ou indireto da Concessionária dos demais Aeroportos objeto do Edital do Leilão nº 2/2011.

4.2. Dessa forma, o contrato prevê uma limitação temporal quanto à alteração da composição acionária do **Acionista Privado**. Trata-se de uma norma distinta daquela já mencionada no item 3.12 do Edital, que trata dos percentuais de participação dos **membros consorciados**.

4.3. Em análise jurídica, a Procuradoria Federal junto à ANAC se manifestou, por meio do Parecer n. 00451/2016/PROT/PFANAC/PGE/AGU (0196443), no sentido de que "*qualquer mudança na composição acionária nos cinco primeiros anos da concessão deve ser submetida à anuência prévia da ANAC, ainda que não implique transferência de controle societário*". Entende, portanto, não subsistir a pretensão de que a cláusula se dirija apenas às alterações relacionadas aos sócios que compõem a empresa, sendo que "*a composição acionária compreende tanto a relação dos sócios, bem como o seu percentual de participação na companhia*".

4.4. A área técnica coaduna com o entendimento da Procuradoria, como pode ser verificado na resposta do pedido de diligência, informando, ainda, que "*na análise do pedido de prévia anuência da ANAC, são verificadas todas as eventuais restrições à participação na Concessionária, tais como as limitações impostas a empresas aéreas e Concessionárias de outros aeroportos, bem como a manutenção das condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, em atendimento ao disposto no 3.1.4 do Contrato de Concessão*". Quanto a esse aspecto, conclui a área técnica que apenas poderia haver a alteração do capital social do Acionista Privado caso tal alteração **não afete a manutenção das condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação**.

4.5. Assim, resta claro que a mudança pleiteada no presente processo apenas poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da Agência, e desde que mantidos os requisitos de habilitação, conforme disposição expressa da Lei de Licitações e Contratos, replicada no item 3.1.4 do Contrato; devendo ser analisado, portanto, o atributo temporal e o operacional dispostos como requisitos de habilitação técnica no Edital, como já mencionei.

4.6. Dessa forma, conforme já exposto no presente Voto, compartilho dos entendimentos da Procuradoria Federal e da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, no sentido de que não está satisfeito, até o presente momento, o requisito temporal de experiência mínima de 5 (cinco) anos como operador aeroportuário da Concessionária, a fim de qualificá-la como detentora da habilitação técnica disposta no Edital da Concessão.

## 5. DO VOTO

5.1. Assim, com base no princípio da vinculação ao instrumento convocatório e diante da exigência legal de que a Concessionária deve manter, durante a execução do Contrato, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, **voto pelo conhecimento do recurso administrativo e pelo seu indeferimento**, sem prejuízo ao entendimento de que a Concessionária poderá ser qualificada como detentora de todos os requisitos de habilitação técnica, consoante o Edital nº 02/2011, em **11 de julho de 2017** e, a partir desta data, a exigência de participação mínima do operador no consórcio perderia sua finalidade, pela capacitação já consolidada da Concessionária para a execução do objeto do contrato de concessão.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 16/06/2017, às 18:31, 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](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0628370** e o código CRC **BD1F77C2**.

SEI nº 0628370