

VOTO

PROCESSO: 00058.006815/2021-70

INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A exploração de serviços públicos mediante concessão é estabelecida pelo art. 175 da Constituição Federal e regida pela Lei nº 8.987/1995. No âmbito da aviação civil, as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão são regulamentadas pelo Decreto nº 7.624/2011.

1.2. Importa destacar que o presente processo tem fundamento, sobretudo, na Lei nº 13.448/2017, que estabelece a relicitação como um procedimento de extinção amigável do contrato existente e celebração de novo contrato, mediante licitação.

1.3. O Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta a matéria, define que:

“Art. 7º Caberá à agência reguladora competente ou ao Ministério da Infraestrutura, quando for o caso, adotar as medidas necessárias à realização da relicitação do empreendimento qualificado nos termos do disposto no Capítulo II, em especial:

I - elaborar e celebrar o termo aditivo de que trata o [art. 15 da Lei nº 13.448, de 2017](#);

II - realizar ou dar suporte aos estudos técnicos necessários à realização da licitação do empreendimento qualificado, observado o disposto no [art. 17 da Lei nº 13.448, de 2017](#);

III - publicar o edital, julgar a licitação e conduzir o procedimento licitatório do empreendimento qualificado; e

IV - celebrar e gerir o futuro contrato de parceria e os instrumentos administrativos decorrentes do processo de relicitação de que trata este Decreto.”

1.4. Aplicam-se, ainda, às concessões o Código Brasileiro de Aeronáutica¹; a Lei nº 9.307/1996 e o Decreto nº 10.025/2019, que dispõem sobre arbitragem, e, subsidiariamente, a Lei nº 8.666/1993, que institui normas gerais para licitações e contratos com a Administração Pública.

1.5. Neste contexto, a competência da ANAC para conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária decorre da Lei nº 11.182/2005, nos seguintes termos:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte; (...)"

1.6. Fica demonstrada, portanto, a competência da ANAC para deliberar sobre a matéria e dar seguimento ao feito.

2. DAS RAZÕES DO VOTO

2.1. O aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi objeto da primeira concessão realizada pela ANAC, ainda em 2011. O objetivo foi atrair investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária, promovendo a melhoria no atendimento aos usuários e o incremento à segurança das

operações.

2.2. Não obstante, ao longo das últimas rodadas de concessão de aeroportos, a Agência vem aprimorando a modelagem dos contratos, buscando promover uma regulação menos prescritiva e interventiva, focada, sobretudo, nos resultados esperados e na qualidade dos serviços prestados. Dessa forma, cria-se a oportunidade para que sejam propostas soluções mais eficientes e inovadoras para a infraestrutura aeroportuária brasileira.

2.3. Considerando o pedido irrevogável e irretratável da Concessionária Inframérica para aderir ao processo de relicitação, com fundamento na legislação aplicável à matéria, as áreas técnicas da ANAC realizaram os devidos ajustes nos documentos jurídicos da 6ª rodada de concessões e as alterações decorrentes das diretrizes governamentais e dos estudos de viabilidade, conforme relatado.

3. **DAS MINUTAS DE DOCUMENTOS JURÍDICOS**

3.1. Ao analisar a proposta apresentada, foram identificados alguns ajustes que vão de encontro à modernização regulatória promovida nas últimas rodadas. Por essa razão, de forma a manter a harmonização entre os modelos contratuais, observadas as especificidades do aeroporto em tela, solicito as seguintes alterações às minutas de documentos jurídicos apresentados pela área técnica.

3.2. Com relação à cláusula que determina que a Concessionária contrate empresa especializada para a realização de pesquisa junto aos usuários antes de cada processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão, entendo que a experiência exitosa da última RPC deve ser promovida pela Agência como uma boa prática. Contudo, considero não ser pertinente dispor no contrato a obrigatoriedade de contratação para todas as revisões, uma vez que cabe à Concessionária avaliar as circunstâncias e a necessidade de se realizarem estudos para fundamentar os pedidos de revisão. Dessa forma, sugiro a exclusão dos itens 6.15 e 6.15.1 da minuta de contrato.

3.3. No que tange à incorporação de novas tecnologias de automatização, entendo que a proposta não se alinha à evolução do modelo regulatório da Agência. O histórico das concessões revela a busca por um contrato menos prescritivo, possibilitando que a Concessionária apresente soluções mais eficientes para alcançar o nível de serviço estabelecido. Dessa forma, proponho a retirada dos itens 7.1.2 ao 7.1.7 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).

3.4. Assim, considerando que a Fase I-B é representada em sua totalidade pela implementação do pacote tecnológico ora excluído da proposta, entendo caber a aglutinação das entregas previstas para as Fases I-A e I-B em apenas Fase I. Por conseguinte, a área técnica deve proceder aos ajustes necessários para adequar os documentos jurídicos.

3.5. Ademais, em observância às premissas adotadas para avaliação da qualidade de serviço da rodada anterior, considero mais adequada a manutenção dos mesmos critérios estabelecidos para um aeroporto de médio porte, com movimentação entre 1 e 5 milhões de passageiros por ano, nos mesmos moldes estabelecidos na 6ª rodada de concessões. Por ora, o monitoramento da qualidade de serviço deverá ser realizado por meio de sistema de registro de tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço, do Índice de Qualidade de Serviços (IQS), apenas com pesquisa de satisfação, e do Plano de Qualidade de Serviço (PQS), excluindo-se, desta forma, a aplicação do Fator Q.

3.6. Não obstante, cumpre ressaltar que, caso a nova concessionária tenha interesse em aplicar o Fator Q como índice de reajuste anual da Receita Teto, ela poderá apresentar Proposta Apoiada que vise ajustar o contrato, desde que observados os termos da Seção III, do Capítulo VI, do contrato.

3.7. Como consequência dessa exclusão, torna-se, então, necessário readequar o PEA nas cláusulas referentes ao processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) de forma a atender à diretriz governamental. Tendo em vista que o aeroporto de São Gonçalo do Amarante se enquadra na Faixa 2, o percentual mínimo de passageiros processados em pontes de embarque deverá ser de 70% da movimentação total, conforme modelo adotado na 6ª rodada de concessões.

3.8. Por fim, deverão ser realizados nos documentos jurídicos os eventuais ajustes de numeração e remissão de itens decorrentes do presente voto.

4. **CONCLUSÃO**

4.1. Ante o exposto, com base na legislação aplicável à matéria, nas diretrizes do Governo Federal e nos fundamentos apresentados pela área técnica^[1], **VOTO FAVORAVELMENTE** à submissão à consulta pública, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, das minutas de edital de licitação e de contrato, seus respectivos anexos, e dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, com os ajustes acima apontados, para a relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Rio Grande do Norte.

4.2. Considerando as circunstâncias impostas pela pandemia de Covid-19, **APROVO** a sugestão de realização da audiência pública em formato virtual, com a recomendação de que seja amplamente divulgado com a devida antecedência para garantir a efetiva participação social.

4.3. Por fim, tendo em vista a complexidade da matéria, **APROVO** o pedido da área técnica de prorrogação do prazo de publicação dos relatórios de audiência pública, devendo ser observados os termos da Lei 13.848/2019.

É como voto.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente

[1] Nota Técnica Nº 2/2021/SRA (SEI 5422879).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 11/03/2021, às 14:17, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5455369** e o código CRC **6B13D18A**.