



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 00058.042407/2021-81**

**INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

**RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de envio à consulta pública das minutas de edital, de contrato e de seus respectivos anexos para a relicitação do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012 – SBKP, relativo ao Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado no Município de Campinas, no Estado São Paulo.

1.2. Em 19 de março de 2020, a Concessionária Aeroportos Brasil - Viracopos, com fundamento na Lei nº 13.448/2017 e no Decreto nº 9.957/2019, comunicou sua intenção em aderir de maneira irrevogável e irretroatável ao processo de relicitação do referido Contrato de Concessão.<sup>[1]</sup>

1.3. Após cuidadosa análise pelas áreas técnicas desta Agência, a Diretoria Colegiada reconheceu a viabilidade técnica e jurídica do pedido.<sup>[2]</sup> Em seguida, acatando a recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos,<sup>[3]</sup> o Presidente da República decretou a qualificação do Aeroporto Internacional de Viracopos, para fins de relicitação.<sup>[4]</sup>

1.4. A fim de definir as relações contratuais entre o Poder Concedente e a Aeroportos Brasil Viracopos S.A até a transferência do ativo para a nova Concessionária, em 15 de outubro de 2020, foi firmado o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.<sup>[5]</sup>

1.5. Paralelamente, o Ministério da Infraestrutura (MINFRA), por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), realizou o processo de seleção dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), que foram encaminhados à ANAC juntamente às diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na modelagem do processo de relicitação do aeroporto em questão.<sup>[6]</sup>

1.6. As premissas constantes nos estudos e as diretrizes governamentais foram incorporadas às minutas de documentos jurídicos pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) e os autos foram, então, encaminhados a esta Diretoria com a recomendação de submissão à consulta pública, pelo período de 45 dias, nos termos da Lei nº 13.848/2019, e de realização de audiência pública, preferencialmente em sessão transmitida em plataforma digital, considerando as medidas sanitárias decorrentes da pandemia de Covid-19.<sup>[7]</sup>

1.7. Passo, então, à apresentação do conteúdo da proposta.

### 2. DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

2.1. O presente processo tem como ponto de partida os documentos jurídicos da relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), que se encontram sob análise do Tribunal de Contas da União.<sup>[8]</sup> Cumpre destacar também que a modelagem da relicitação foi estruturada a partir da documentação da 6ª rodada de concessões, já aprovada por aquela Corte de Contas.<sup>[9]</sup>

2.2. Esse modelo regulatório foi, então, ajustado às diretrizes governamentais e às características operacionais do aeroporto de Viracopos apontadas nos estudos de viabilidade. Dentre as propostas de ajuste apresentadas pela SRA, merecem destaque os seguintes pontos.

2.3. No que concerne à **estrutura tarifária**, considerando as condições concorrenciais do mercado de carga aérea internacional no Brasil e, mais precisamente, no estado de São Paulo, propõe a área técnica a manutenção da regulação por teto-tarifário no tocante às tarifas de Armazenagem e Capatazia definidas no Anexo 4 do Contrato, sem prejuízo da adoção futura de modelo diverso, desde que precedida de consulta, nos termos do item 2.1.4.3.1 do referido Anexo.

2.4. No **Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)**, a proposta da área técnica promove a simplificação e a atualização de diversos Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS) e a exclusão do parâmetro de operação de passageiros em ponte de embarque. O acompanhamento desse componente deverá ser realizado por meio de aferição do indicador de qualidade que compõe o Fator Q do contrato.

2.5. Destaca-se, ainda, a opção da área técnica em não prescrever a **demandas de projeto**, nos mesmos moldes adotados na 6ª rodada, devendo a nova Concessionária definir as margens de projeto que permitam que a capacidade de processamento de passageiros esteja de acordo com os parâmetros de dimensionamento e de qualidade do serviço estabelecidos no contrato.

2.6. Por fim, primando pelo princípio da eficiência, também serão submetidos à consulta pública, juntamente com as minutas dos documentos jurídicos em tela, os EVTEA selecionados pelo MINFRA.

2.7. Em 20 de agosto de 2021, os autos foram recebidos para relatoria, nos termos da Portaria nº 4.353, de 25 de fevereiro de 2021.

É relatório.

**JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

Diretor-Presidente

---

[1] Carta com Pedido de Relicitação (SEI 4157882).

[2] 10ª Reunião Deliberativa, realizada em 26 de maio de 2020. Decisão fundamentada no disposto no art. 4º do Decreto nº 9.957/2019, na Nota Técnica nº 19/2020/SRA (SEI 4336914) e no Parecer nº 116/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (4356170).

[3] Resolução nº 123, de 10 de junho de 2020, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

[4] Decreto nº 10.472, de 16 de julho de 2020.

[5] O Termo Aditivo GOIA (4890096) foi assinado pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A e pela ANAC, em 15 de outubro de 2020, tornando-se eficaz e apto à produção de todos os seus efeitos a contar de 16 de outubro de 2020.

[6] Ofício 848/2021/GAB-SAC/SAC, de 6 de agosto de 2021. (SEI 6052122)

*"1.1. Considerar a situação patrimonial do Complexo Aeroportuário que será objeto de concessão, conforme documento anexo ao presente ofício (anexo (i)).*

*a) A futura Concessionária poderá devolver à União a área do sítio aeroportuário destacada no anexo (i), localizada a oeste da linha férrea, sem que tal devolução implique em reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor de qualquer das partes.*

*1.2. Estabelecer como obrigação da Concessionária a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários.*

*1.3. Observar os investimentos elencados nos EVTEA aprovados por este Minfra quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos no Plano de Exploração Aeroportuária, considerando, notadamente, as especificações abaixo:*

*a) Deverão ser sanadas eventuais não conformidades existentes e deverá ser prevista a eventual recuperação e manutenção do nível de serviço, com dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento à demanda ao longo de todo o prazo da concessão;*

*b) As adequações de infraestrutura deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos;*

*c) A Fase 1B do contrato, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descrita no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), deverá ter prazo máximo de 24 meses contados a partir da data de eficácia do contrato;*

*d) Deverá ser construído e estar plenamente operacional, antes de a demanda atingir 140.000 movimentos anuais, um sistema de pistas e infraestruturas associadas, paralelo à pista 15/33 existente, projetado para aeronaves Código E, com comprimento mínimo de 2.200 (dois mil e duzentos) metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para aproximações paralelas e independentes, em operação IFR, noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão em pelo menos uma das cabeceiras, Categoria I, sem restrição;*

*e) A Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que sejam processados passageiros via pontes de embarque, de acordo com critérios mínimos a serem definidos pela ANAC; e*

*f) A eventual adoção de Proposta Apoiada não deve abarcar os investimentos obrigatórios iniciais.*

*1.4. Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:*

*a) A Contribuição Inicial mínima corresponderá a 90% (noventa por cento) do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEA selecionados no âmbito do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021 do Ministério da Infraestrutura;*

*b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, torne-se zero; e*

*c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.*

*1.5. Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas por este Minfra para os EVTEA, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos a serem pagos a título de outorga o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007. Por essa razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício.*

*1.6. Definir como condição prévia para a assinatura do Contrato de Concessão a comprovação dos seguintes pagamentos pela adjudicatária ou concessionária:*

*a) Ressarcimento pela realização dos EVTEAs, nos termos dispostos no Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021 do Ministério da Infraestrutura; e*

*b) Custo associado à condução da sessão pública do leilão.*

*1.7. Estabelecer como requisito de habilitação técnica no leilão a presença de operador aeroportuário vinculado aos licitantes, além de eventuais outros condicionantes a serem previstos no Edital.*

*a) Caso a vinculação se dê por participação societária, o operador aeroportuário deve deter, no mínimo, 15% de participação no consórcio licitante.*

*1.8. Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros a serem previstos no Edital, ter processado pelo menos 5 (cinco) milhões de passageiros em um único aeroporto em pelo menos um dos últimos cinco anos.*

*1.9. A operação dos serviços de navegação aérea não é objeto da concessão à exploração da iniciativa privada.*

*1.10. A regulação tarifária deverá replicar o modelo regulatório utilizado na quinta e sexta rodadas de concessão aeroportuária.*

*1.10.1. A regulação tarifária para o segmento de carga deverá adotar o princípio da liberdade tarifária, mantendo-se teto tarifário apenas para a tarifa de capatazia da carga importada em trânsito e carga exportada em trânsito."*

[7] Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383).

[8] Processo SEI nº 00058.006815/2021-70.

[9] Processo SEI nº 00058.004913/2020-91.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 24/08/2021, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6123632** e o código CRC **67F84B8C**.

SEI nº 6123632



## VOTO

**PROCESSO: 00058.042407/2021-81**

**INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

**RELATOR: JULIANO ALÂNTARA 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. 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.”

1.3. Aplicam-se, ainda, às concessões o Código Brasileiro de Aeronáutica<sup>1</sup>; 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.

1.4. 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; (...)”

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

### 2. DAS CONSIDERAÇÕES

2.1. Considerando o pedido irrevogável e irretratável da Concessionária ABV Aeroportos para

aderir ao processo de relicitação, com fundamento na legislação aplicável à matéria, as áreas técnicas da ANAC encaminharam os documentos jurídicos sob análise, partindo da modelagem utilizada para a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, com as alterações decorrentes das diretrizes governamentais específicas e dos estudos de viabilidade, conforme relatado.

2.2. Ao analisar a proposta, foram identificadas oportunidades de ajustes na modelagem regulatória, de forma a adequá-la às especificidades do aeroporto de Viracopos. Para tanto, apresento as seguintes propostas relativas às minutas de documentos jurídicos em tela.

2.3. No que concerne à estrutura tarifária do Contrato, acato o modelo proposto pela área técnica relativo à manutenção da regulação por teto-tarifário de Armazenagem e Capatazia de carga importada e exportada.

2.4. Quanto à sistemática de cobrança das tarifas aeroportuárias, proponho a exclusão do item 5.3 e seus subitens da minuta do Anexo 4 ao Contrato, tendo em vista a existência de instrumentos legais que já permitem a adoção de providências no sentido da interrupção do serviço prestado na hipótese de inadimplemento do usuário.

2.5. No que tange à proposta da área técnica de inserção de regras de acesso às áreas aeroportuárias, entendo que a previsão de valores de referência para a cessão de áreas e instalações para a movimentação de cargas não se coaduna ao modelo regulatório, devendo o item 11.13 e seu subitem serem excluídos da minuta de contrato.

2.6. Quanto à incorporação de sistema de automatização do monitoramento no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), entendo que a proposta não se alinha à evolução do modelo regulatório da Agência. O histórico das concessões revela a busca por um modelo de 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 7.4, 22 e 36 do PEA, juntamente à exclusão do item C-01, do Anexo de Penalidades.

2.7. Além disso, no tocante à implantação de Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) ou de sistema de desaceleração de aeronaves equivalente na pista de pouso e decolagem 15/33, entendo que a infraestrutura atual já atende aos requisitos estabelecidos internacionalmente e que a proposta da área técnica extrapola o mínimo exigido em regulamento da ANAC. Por essa razão, proponho a exclusão do item 7.2.1 do PEA e B-05 do Anexo de Penalidades.

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

### 3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, com base na legislação aplicável à matéria, nas diretrizes do Governo Federal[1] e nos fundamentos apresentados pela área técnica[2], **VOTO FAVORAVELMENTE** à submissão à consulta pública, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, das minutas de edital de relicitação e de contrato, seus respectivos anexos, e dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, com os ajustes acima apontados e com as adequações dos EVTEA decorrentes da revisão da estrutura tarifária proposta para a relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos, no Estado de São Paulo.

3.2. 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 divulgada com a devida antecedência para garantir a efetiva participação social.

3.3. 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] Ofício 848/2021/GAB-SAC/SAC, de 6 de agosto de 2021. (SEI 6052122)

[2] Nota Técnica N° 15/2021/SRA (SEI 6112383).

---



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 24/08/2021, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6123637** e o código CRC **B05351B2**.

---

---

SEI nº 6123637