



DECISÃO - CEL - N° 02/2022

Impugnantes: AVM – Associação de Moradores da Vila Mariana; ANMA - Amigos do Novo Mundo Associados; Viva Moema – Associação de Moradores, Proprietários, Comerciantes e Empresários de Moema; Associação AME JARDINS; e AVP – Associação Viva Paraíso.

Licitação: Leilão nº 01/2022

Objeto: Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos Blocos Aviação Geral, Norte II, SP/MS/PA/MG.

Assunto: Licitação na modalidade leilão. Impugnação ao edital. Decisão da Comissão Especial de Licitação.

1. DO OBJETO

1.1. Cuida-se de impugnação ao Edital do Leilão nº 01/2022 apresentada pela Associação de Moradores da Vila Mariana – AVM, pela Amigos do Novo Mundo Associados – ANMA, pela Viva Moema – Associação de Moradores, Proprietários, Comerciantes e Empresários de Moema, pela Associação AME JARDINS; e pela Associação Viva Paraíso – AVP, em 4 de agosto de 2022, conforme documentação constante do processo administrativo 00058.046430/2022-26.

2. DA TEMPESTIVIDADE

2.1. Conhece-se da Impugnação, tendo em vista que ela foi protocolada eletronicamente observado o prazo disposto no item 1.20 do Edital.

3. DA IMPUGNAÇÃO

3.1. Inicialmente, cumpre registrar que o objeto específico do pedido de impugnação alcança apenas o Bloco SP/MS/PA/MG, notadamente em relação ao Aeroporto de Congonhas. O pleito questiona os impactos da operação aeroportuária sobre as comunidades do entorno do Aeroporto de Congonhas e alega que não houve qualquer interlocução com os órgãos competentes locais. *In verbi* “a modelagem da concessão, da forma como está estruturada para o Aeroporto de Congonhas, causará diversos e graves problemas socioambientais aos moradores da região.”

3.2. Em resumo, a impugnante alega:

- a) Problemas de ordem ambiental decorrentes do aumento da quantidade de pousos e decolagens no sítio aeroportuário, da realização de obras para ampliação e do aumento do tráfego na região, que impactarão na qualidade do ar do local, em razão do aumento de material particulado e do aumento de gases poluentes;
- b) Impactos no sistema viário de acesso ao aeroporto devido à ampliação da quantidade de voos prevista na modelagem;
- c) Agravamento do ruído na região, tendo em vista as obras de ampliação, o aumento da quantidade de voos e as mudanças na operação do aeroporto, além da sobrecarga do sistema viário de acesso; e
- d) Geração de risco de acidentes no entorno do aeroporto em decorrência da operação no limite da sua capacidade, com profundos impactos sobre a comunidade circunvizinha.

3.3. As impugnantes entendem haver diversos problemas socioambientais que maculariam os documentos jurídicos do processo de concessão em tela. Contudo, as alegações giram em torno de supostas incorreções relativas aos estudos de viabilidade, sem apontar ilegalidades ou irregularidades concretas dos dispositivos editalícios.

4. DA ANÁLISE

4.1. De antemão, há de se reforçar os limites da atuação da Comissão Especial de Licitação, a quem incumbe cumprir e fazer cumprir o edital de licitação, leis e demais atos normativos e regulamentares aplicáveis ao processo concorrencial e de contratação.

4.2. Ademais, importa reiterar que os documentos jurídicos informadores da 7ª rodada de concessões foram submetidos a controle de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC (PFEANAC) e ao crivo do Tribunal de Contas da União, em conformidade com a Instrução Normativa nº 81/2018. Vale registrar, ainda, que em nenhuma dessas instâncias de controle foi identificada violação a atos normativos e legais vigentes.

4.3. Além disso, destaca-se que a publicação do Edital nº 01/2022 foi precedida de etapa de Consulta Pública, no período de 27/10/2021 a 08/11/2021, e contou com uma Audiência Pública, realizada no dia 22/10/2021, oportunidade na qual representantes da sociedade civil puderam participar.

Da decisão judicial que tratou do tema desta impugnação

4.4. Importa dizer que os assuntos trazidos à baila nesta impugnação foram também suscitados no âmbito da Ação Popular nº 5018108-34.2022.4.03.6100, na Justiça Federal da 3ª Região. Na oportunidade, o Juízo da 12ª Vara Cível Federal de São Paulo indeferiu a tutela pleiteada, entendendo que “a parte autora a não logrou afastar a presunção de legitimidade e de veracidade inerente aos atos administrativos emanados do Estado”.

Da competência para tratar dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

4.5. Inicialmente, vale ressaltar que o Decreto nº 10.635, de 22 de fevereiro de 2021, que qualificou os aeroportos da presente rodada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, do Ministério da Economia, designou a ANAC como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão do Ministério da Infraestrutura, esse instituído como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

4.6. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foram, então, selecionados nos termos do Edital de Seleção nº 1/2021, do Ministério da Infraestrutura, de 26 de julho de 2021. Juntamente às diretrizes do Governo Federal, os EVTEA foram encaminhados à ANAC, por meio do Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC (SEI 6116860), de 20 de agosto de 2021.

4.7. Dessa forma, verifica-se que a competência para formulação e revisão do EVTEA é atribuída formalmente ao Ministério da Infraestrutura, estando a Comissão restrita à competência decisória sobre acontecimentos da fase externa do processo licitatório, mais especificamente sobre o instrumento convocatório e seu cumprimento, o que não incluiria a elaboração dos EVTEA, os quais subsidiam a fase interna da licitação, não havendo agora repercussão no andamento do Leilão.

Da não vinculação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

4.8. Em sua manifestação, a impugnante alega que, com a concessão da infraestrutura aeroportuária, a ampliação do Aeroporto de Congonhas geraria o aumento exponencial do número de circulação de passageiros nos próximos anos, com a previsão do “aumento das operações no sítio aeroportuário em 37,5%, já no primeiro ano da concessão”, “o aumento de 32 para 44 voos por hora”, conforme Estudo de Mercado, e a projeção de “movimentar cerca de 27 milhões de passageiros já no terceiro ano de concessão, quantidade que deve aumentar para 34,2 milhões em 10 anos”.

4.9. Contudo, ao contrário do que sustentado pelas impugnantes, os documentos jurídicos que compõem o Edital do Leilão nº 01/2022 não impõem ao futuro concessionário a obrigatoriedade de elevar em 37,5% a capacidade de operação do aeroporto. O número ora apresentando trata-se de mera variável econômica que foi fixada com base em estudos específicos efetuados pelo Poder Concedente para fins de orientar a precificação do objeto contratual em tela.

4.10. Observe-se que a concepção de um estudo dessa natureza pressupõe a adoção de premissas de natureza técnica, econômica e ambiental que não apenas constituem elementos da avaliação da viabilidade do projeto, como também permeiam, em alguns aspectos, o objeto e objetivo da concessão, o rol de direitos e obrigações estabelecidos e a matriz de alocação de riscos que moldam o processo licitatório e o Contrato. Assim, em conformidade às decisões de políticas de governo, à cargo do

Ministério da Infraestrutura (portanto, exorbitando à competência desta Agência), parte dessas premissas foram endogenizadas nos documentos jurídicos desta rodada de concessão.

4.11. Nesse sentido, destacam-se as seguintes cláusulas editalícias:

*1.32. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, **não apresentando qualquer caráter vinculativo** que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.*

1.33. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

4.12. Dessa forma, as partes somente se vinculam às disposições efetivamente dispostas no Contrato de Concessão, a ser endossado de forma voluntária e bilateral. O modelo de concessão administrativa ora em análise atribui expressamente ao concessionário os riscos negociais decorrentes da assunção do contrato, restando ao proponente realizar os estudos, levantamentos, projetos e investimentos necessários para a prestação do serviço público.

4.13. Com relação ao aumento da capacidade do aeroporto, é preciso registrar que a Concessão, por si só, não altera a capacidade do aeroporto, tampouco poderia fazê-lo, pois o Contrato sempre se curvará à força vinculante e imperatividade dos atos normativos expedidos pelas autoridades competentes, inclusive sobre capacidade ou segurança do complexo aeroportuário e entorno.

4.14. Nos termos da Lei nº 8.987/95, a concessionária será remunerada preponderantemente pela cobrança de tarifas, sendo certo que a capacidade operacional do aeroporto se subordina à lógica de mercado, significando que os projetos de expansão da estrutura aeroportuária somente serão viabilizados em um cenário econômico de aumento da demanda, devendo ser observadas todas as obrigações legais e regulamentares de natureza ambiental, urbanística e de segurança operacional da aviação civil.

4.15. Assim, as projeções de crescimento apresentadas na impugnação não podem ser associadas a obrigações contratuais impostas ao concessionário, tampouco estariam desassociadas da correspondente observância da realização de estudos e licenciamentos ambientais, conforme legislação correlata. A minuta de contrato a ser firmada pelo proponente vencedor assim define:

3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão:

3.1.16. obter a prévia aprovação da ANAC para os projetos, planos e programas relativos à ampliação e operação dos Aeroportos, na forma do contrato e da regulamentação;

3.1.17. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal, devendo:

3.1.17.1. observar as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária;

3.1.17.2. cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;

4.16. Dessa forma, o concessionário continua obrigado a realizar o respectivo Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para obtenção do Licenciamento Ambiental e todos os estudos de impactos de vizinhança previstos na legislação local, como a Lei nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade), no caso do município de São Paulo.

4.17. Alguns questionamentos a respeito do aumento de capacidade do aeroporto, também sobre a questão específica de ruído e mobilidade urbana no entorno do aeroporto, foram enfrentados no âmbito da Consulta Pública n. 13/2021 aos EVTEA e minutas dos documentos jurídicos (Edital e Contrato de Concessão) relativos à 7ª Rodada de Concessões, conforme relatório final disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultaspublicas/consultas/2021/13/RelatriodeAnlisedasContribuiesConsultaPbican132021.pdf>. Por pertinente, vale a citação dos seguintes trechos de respostas apresentadas naquela oportunidade:

“A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, independente da natureza de voo, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. À despeito do exposto, eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação (independente da natureza do tráfego aéreo) poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Importante frisar que potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação nos documentos jurídicos seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções subótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Por outro lado, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado a qualquer segmento ou natureza de voo no aeroporto relacionado, em alinhamento àqueles utilizados nas últimas duas rodadas.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário. No que tange à regra de coordenação de aeroportos (slots), cumpre informar que a matéria se encontra regida por normativo próprio (Resolução n. 338/2014), que está inserido na Agenda Regulatória 2021/2022 para revisão.” (resposta à contribuição n. 18910)

“Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição ou reserva de tráfego aéreo ligado a qualquer segmento ou natureza de voo no aeroporto relacionado, em alinhamento àqueles utilizados nas últimas duas rodadas, bem como às disposições da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura. É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculantes, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos. Ademais, a concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda aos requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria” (trecho da resposta à contribuição n. 18911)

“A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. (...) Em adição, considera-se: (1) Na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. (2) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análise e

medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição. (3) O modelo de cálculo das capacidades dos sistemas de pistas é baseado nas premissas do MCA 100-14 que consideram que a capacidade do sistema é dado para a configuração de distribuição intercalada de pousos e decolagens, o que permite considerar o tempo de entrada na pista para decolagem nulo, uma vez que a aeronave que decola, mediante coordenação, pode prosseguir para o ponto de partida na PPD assim que a aeronave precedente, que pousa, esteja em fase controlada do procedimento de pouso, após iniciar a frenagem. Essa consideração é possível para configurações operacionais como a do aeroporto de Congonhas, com sistema sob alta demanda, controladores e pilotos capacitados, dentro de uma metodologia ágil de operação, semelhante ao que acontece no aeroporto de Guarulhos (Agile GRU). Dessa forma, o tempo adicional de entrada na pista, para distâncias com tempo de percurso menores do que o tempo de ocupação da aeronave desde o trecho de cruzamento da cabeceira até a saída da pista no pouso, pode ser desconsiderado. A ANAC igualmente agrade a contribuição e informa que, a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital. A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em expectativas irrealistas de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.” (trecho da resposta à contribuição n. 18925)

4.18. Ademais, conforme também se depreende da leitura de alguns trechos das respostas acima, registre-se que o aumento de capacidade tanto não é garantido ao futuro Concessionária, que há previsão específica na matriz expressamente atribuindo-lhe esse risco, conforme item 5.2.3 e subitem 5.2.3.1 da minuta do Contrato de Concessão.

5.2.3. impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária ou de eventos relacionados ao item 5.5.29;

5.2.3.1. A não internacionalização do aeroporto e o não incremento da capacidade operacional observada quando da publicação do edital não configuram a hipótese de que trata o item 5.2.3.

4.19. Assim, face ao conteúdo dos questionamentos apresentadas na impugnação em tela – repita-se, fundamentalmente atrelados aos EVTEAs conduzidos pela SAC/Minfra e de natureza não vinculante –, esta Comissão atesta a devida lisura do processo licitatório até o presente momento, no que tange a execução dos atos de sua competência e atribuição, não se verificando, portanto, neste âmbito, irregularidade ou omissão a ensejar a suspensão da tramitação do Edital n. 01/2022.

Do alinhamento a planos de desenvolvimento urbanístico e da observância à legislação municipal

4.20. Tecidos os devidos esclarecimentos sobre a competência para elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e sobre o seu caráter não vinculante em relação ao proponente vencedor do pleito, cumpre informar que o presente processo licitatório se restringe a estabelecer de maneira expressa exigências para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária em si, restritas ao perímetro da concessão, representado pela área do sítio aeroportuário que estará sob responsabilidade no novo concessionário, conforme limites definidos no Anexo 2 ao Contrato, Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).

4.21. Não obstante, é notório que a relação entre aeroporto e cidade não pode ser negligenciada em processos dessa natureza, sobretudo em se tratando de aeroportos de grande movimentação de passageiros e inseridos em áreas urbanas densamente ocupadas, como é o caso de Congonhas. Nesse sentido, ainda que restringindo-se aos limites do sítio aeroportuário, essa questão é tratada na forma de algumas disposições contratuais propostas na minuta de contrato e seus anexos.

4.22. Destacadamente, o Plano de Exploração Aeroportuária estabelece as obrigações ao concessionário com relação à infraestrutura do aeroporto, em especial:

Seção 5. Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária:

5.12. As vias internas ao sítio aeroportuário de acesso aos terminais de passageiros, aos estacionamentos de veículos e às demais infraestruturas deverão dispor de iluminação adequada e sinalização horizontal e vertical clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

5.13. Os estacionamentos de veículos deverão dispor de demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

5.14. O dimensionamento dos meios-fios para embarque e para desembarque de Usuários deverá considerar o tempo de utilização dos componentes e os diferentes modos de transporte utilizados para acessar os terminais de passageiros, prevendo espaços e condições para o atendimento adequado aos Usuários.

4.23. Trata-se de disposições relativas às vias de acesso ao aeroporto que se localizem dentro dos limites do sítio aeroportuário e que vêm em benefício da fluidez na circulação de veículos, o que é especialmente crítico no caso de Congonhas.

4.24. Notadamente, quanto ao dimensionamento do meio-fio, destaca-se que este é submetido a análise criteriosa pela área técnica da ANAC quando da análise dos anteprojetos de investimentos elaborados pelo concessionário, dada a importância para o funcionamento dos componentes operacionais do terminal de passageiros nas áreas de embarque e desembarque, que pode também ter consequências no sistema viário da cidade.

4.25. Adicionalmente, destaca-se, na mesma seção, a disposição a seguir, que reflete a preocupação com a necessidade de integração do sistema de acesso ao aeroporto com os demais modais de transporte urbano, o que é essencial para que o processamento de passageiros no aeroporto ocorra adequadamente – mas que, naturalmente, reflete-se também na minimização de impactos do aeroporto no sistema viário circundante:

5.15 A integração do sistema de acesso aos terminais de passageiros com os diversos modos de transporte urbano deverá ser objeto de estudo quando da elaboração dos anteprojetos e do PGI, os quais deverão, durante toda a Concessão, no que couber ao aeroporto, prever os espaços e infraestrutura para que essa integração ocorra de forma eficiente e simplificada ao Usuário.

4.26. Além disso, entre os instrumentos para o monitoramento da Concessão por parte da ANAC, está o Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI, mencionado acima e detalhado na seção 8 do PEA, documento que deve ser elaborado pelo concessionário e encaminhado à ANAC, sendo atualizado ordinariamente a cada 5 anos e que tem por objetivo assegurar que o concessionário possua um planejamento adequado para gerir a infraestrutura do aeroporto no longo prazo, realizando as melhorias necessárias para sua expansão a fim de manter o adequado nível de serviço aos usuários à medida que ocorre o crescimento da demanda, ao longo do período da concessão.

4.27. Ademais, o Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), integrante do PGI, detalha essas intervenções e o faseamento para sua execução. Nesse sentido, o PEA exige, com relação ao PMI, que:

*8.11.6 O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como **considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto.** (grifo nosso)*

4.28. Com isso, objetiva-se assegurar que, no longo prazo, a concessionária do aeroporto articule com o poder público local e entidades interessadas para que o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária ocorra *pari passu* com o desenvolvimento urbano, de forma a melhor articular as estratégias que promovam a integração do aeroporto com a cidade.

4.29. Para além desse detalhamento constante no PEA, convém novamente destacar a importância da obrigação constante no corpo principal do EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2022 no sentido de tornar efetiva, inclusive, exigências legais ou regulamentares para a mitigação e compensação dos impactos urbanísticos decorrentes da implantação da concessão, no que diz respeito à mobilidade urbana e zoneamento urbanístico:

Seção I – Da Concessionária

3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão:

Subseção I – Dos Deveres Gerais

3.1.1. cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo.

4.30. Do texto contratual posto, depreende-se que conquanto o contrato de concessão não conte com obrigações específicas sobre a matéria questionada, não tendo sido estabelecida qualquer imunidade entre os entes federados no que tange a observância das normas e determinações expedidas por um ou outro, os entes federados devem observância e respeito às capacidades políticas atribuídas a cada um e o fato de os bens que compõem o complexo aeroportuário pertencerem à União Federal não os libera da submissão aos regulamentos urbanísticos expedidos pelas autoridades competentes, inclusive da municipalidade local.

4.31. Por fim, destaca-se o processo de consulta aos usuários, ao qual devem ser submetidos tanto os anteprojetos para investimentos e obras quanto o PGI, elaborados pelo concessionário. As disposições relativas às consultas aos usuários estão detalhadas no capítulo XV da minuta do Contrato de Concessão.

4.32. Cabe observar que o universo de partes interessadas a serem incluídas no processo de consulta, a depender das características do aeroporto, poderá se expandir para além daquelas usualmente consultadas (notadamente, as companhias aéreas), podendo incluir, por exemplo, associações e outras entidades da sociedade civil organizada que possam contribuir nesse processo colaborativo de planejamento, que eventualmente se debruçará sobre projetos de expansão da infraestrutura dentro dos limites do sítio aeroportuário, mas que tenham impacto em questões relacionadas à mobilidade urbana e zoneamento urbanístico.

4.33. O processo de consulta aos usuários poderá ser, portanto, uma oportunidade para que esses impactos sejam debatidos e que estratégias para mitigação e compensação, dentro dos limites do Contrato de Concessão, possam ser discutidas, a fim de que se mantenha um equilíbrio na relação entre a cidade e o aeroporto.

5. CONCLUSÃO

5.1. Considerando todo o exposto, esta Comissão Especial de Licitação delibera por conhecer do pedido de impugnação e decidir por sua IMPROCEDÊNCIA.



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 16:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Silva Fiorillo, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 16:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Priscilla Brito Silva Vieira, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marilia Kehrlle Soares, Suplente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 09/08/2022, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Romano Massignan Berejuk, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Isaac Nogueira, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 17:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Murad Romano, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2022**, em 09/08/2022, às 17:59, 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 **7543737** e o código CRC **7975A6C1**.
