



DECISÃO - CEL - Nº N° 01/2021

Impugnante: CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES

Licitação: Leilão nº 01/2020

Objeto: Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos Blocos Sul, Central e Norte.

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

1. DA IMPUGNAÇÃO

1.1. Conhece-se da Impugnação, tendo em vista que ela foi apresentada tempestivamente, observado o prazo disposto no item 1.20 do Edital do Leilão nº 01/2020.

1.2. Em tempo, cumpre registrar que embora o documento não tenha sido protocolado de acordo pelas vias determinadas no item 1.21 do referido instrumento convocatório, considerando as restrições a circulação de pessoas impostas da cidade de Brasília, sede da Agência Nacional de Aviação Civil, bem como com vistas a maximizar a participação dos interessados nesta etapa procedimental, a impugnação foi recebida.

1.3. Cuida-se de impugnação apresentada pela CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES, em 12 de março de 2021, conforme documentação constante do processo administrativo 00058.015088/2021-31.

1.4. A impugnante suscita irregularidade no processo ao alegar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que instruem a 6ª Rodada de Concessão (EVTEA) não tenham sido objeto de atualização que contemple os impactos da pandemia de COVID-19 no setor, não sendo, portanto, representativos do cenário atual.

1.5. Argui, ainda, que os mencionados impactos prejudicariam a realização das visitas técnicas, dificultando o acesso das proponentes aos aeroportos e, conseqüentemente, afetando a elaboração de suas propostas econômicas.

1.6. Pugna pela alteração do cronograma dos eventos referentes ao Edital do Leilão nº 01/2020, considerando que os efeitos da pandemia inviabilizariam a manutenção das datas ora dispostas.

1.7. Além disso, a impugnante também se insurge contra a condução do processo licitatório em tela, alegando descumprimento de requisitos formais e do Princípio da Publicidade.

1.8. Por último, defende a alteração da forma de pagamento da Contribuição Inicial disposta no Edital nº 01/2020, por entender que o disposto não coaduna com o tratamento dado pelo Poder Público às Concessionárias atuais, que permitiu, por meio de Medida Provisória, a postergação do pagamento das contribuições, em razão do contexto atual do setor aéreo.

1.9. Com essas ponderações, a impugnante:

- a) Requer, diante da tempestividade da impugnação, o seu conhecimento.
- b) Requer que a impugnação recaia sobre todo o edital, assim suspendendo o certame e anulando seus efeitos até que superadas as afrontas feitas pela presente impugnante.
- c) Requer que seja reconhecido o estado de anormalidade atual frente ao Edital, causado pela pandemia do Covid-19, assim suspendendo todos os prazos e acontecimentos já marcados.
- d) Requer que seja expedido novo edital de PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse), tendo em vista que o presente estudo, não reflete a realidade dos aeroportos no cenário da pandemia e da pós-pandemia.
- e) Requer que seja ratificado no certame os parâmetros para a realização de visitas técnicas aos aeroportos, constando assim minuciosamente informações sobre as medidas de proteção que serão tomadas diante da quantidade de pessoas que precisam estarem presentes em uma visita técnica, na oportunidade também deve ser considerado a quantidade de aeroportos a serem visitados e a logística envolvida.
- f) Requer a impugnação do presente edital, por não adequar-se a importância que o mesmo devia impor, visto a sua importância para o país, e para que assim seja trazido novas diretrizes para o seu acontecimento, assim reconhecendo o cenário atual da Covid-19 e trazendo os meios necessários de superação para um correto decorrer do certame, assim com o objetivo final de conceder ao Brasil a melhor concessionária dentre as concorrentes que vai atender todas as expectativas que um país pode esperar vindas do sistema aeroportuário.
- g) Requer a impugnação do presente edital, para que na forma da lei, observando o cenário de pandemia, adeque-se ao necessário para a observância do Princípio da publicidade, assim fazendo com que ocorra a ampla concorrência e competitividade no certame.
- h) Requer a impugnação do presente edital, para que se adeque aos Princípios da Igualdade e Eficiência.
- i) Requer a reconsideração de tal prazo, tendo como prazo mínimo 1 (um) ano para pagamento a vista e ainda traga as proponentes opções de parcelamento da Contribuição Inicial no prazo mínimo de 48 meses.
- j) Requer a intimação de todas as concorrentes, para que em prazo hábil manifestem-se sobre a impugnação.
- k) Caso haja negativa da ANAC no recebimento da presente impugnação ou negue os pedidos aqui feitos, requer a imediata intimação da impugnante.
- l) Com base no Item III.H), requer a suspensão do edital, para que todos os seus vícios, conforme demonstrado, sejam sanados.

2. DA ANÁLISE

Dos Efeitos da COVID-19 sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

2.1. Inicialmente, importa a transcrição dos itens que suscitam a irresignação da impugnante:

“Preliminarmente destaca-se que houve estudos feitos nos blocos aeroportuários, de suas viabilidades administrativas, financeiras, ambientais, entre outros, por meio do procedimento de PMI, onde empresas destacam o seu interesse e fazem estudos, que por muitas vezes servem de base para os concorrentes analisarem a viabilidade do negócio.

No entanto, estudos esses basearam-se em um período de transição de normalidade a anormalidade que hoje vivemos perante o Covid/19, e de forma alguma refletem a realidade no cenário do país pós pandemia, fato esse que não pode ser ignorado de forma alguma.

A Impugnante, reconhece sim o despendio de serviço pelas concessionárias que fizeram os PMI's, no entanto não pode deixar de impugnalos por não refletirem a realidade no cenário atual."

2.2. Observe-se que as alegações do impugnante giram em torno de supostas defasagens que acometeriam os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e as demais informações disponibilizadas no âmbito do presente processo, tornando-os descolados da realidade, na medida em que não teriam contemplado os impactos da pandemia de Coronavírus.

2.3. De partida, importante consignar que o Decreto n.º 9.972, de 14 de agosto de 2019, que incluiu os aeroportos integrantes da 6ª Rodada de Concessões no Plano Nacional de Desestatização (PND), designou a ANAC como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão do Ministério da Infraestrutura, o qual foi instituído como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

2.4. Assim, fazendo jus à competência que lhe foi atribuída, os EVTEA foram selecionados e aprovados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), integrante do Ministério da Infraestrutura (MINFRA), o que se deu por processo de avaliação e seleção inaugurado pelo Edital de Chamamento Público de Estudos n.º 02/2019 e aprovados por meio dos Editais de Seleção n.º 01/2019, de 24 de dezembro de 2019, e n.º 01/2020, de 24 de janeiro de 2020.

2.5. Ademais, é preciso destacar que, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, havendo disposição expressa de que os EVTEA realizados pelo Poder Público não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

2.6. Ainda, sem a intenção de rememorar todo o caminho percorrido ao longo do processo de desestatização, retomam-se alguns acontecimentos destacando que os documentos jurídicos que informam a 6ª Rodada já haviam sido, inicialmente, aprovados pela Diretoria Colegiada da ANAC, no âmbito da 2ª Reunião Extraordinária, realizada em 01 de julho de 2020, e encaminhada para controle pelo Tribunal de Contas da União, seguindo rito processual determinado pela Instrução Normativa nº 81/2018 daquela Corte de Contas.

2.7. Todavia, os impactos da pandemia de COVID-19 atingiram fortemente o setor aéreo, tornando necessária a revisão das projeções de demanda de passageiros, aeronaves e cargas que constavam nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental até então.

2.8. Em consequência disso, os projetos de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias e das modelagens econômico-financeiras foram readequados, ensejando assim, uma nova revisão dos EVTEAs, a determinação de novas diretrizes políticas e, por conseguinte, foram feitas também alterações nos documentos jurídicos, sem prejuízo de nova etapa de participação popular. Essa nova versão de documentos jurídicos, contemplando as atualizações dos estudos, após ser submetida a processo de consulta pública complementar e nova análise de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC, foi mais uma vez aprovada pela Diretoria Colegiada, no âmbito da 18ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada, realizada em 15 de setembro de 2020, e encaminhada novamente ao TCU.

2.9. O Tribunal, então, deliberou, em Sessão Plenária, em 8 de dezembro de 2020, acerca da 6ª Rodada de Concessão, tendo sido lavrado o ACÓRDÃO Nº 4064/2020 – TCU – Plenário, por meio do qual a Corte considerou atendidas as exigências da Instrução Normativa-TCU 81/2018 com relação aos documentos da desestatização pretendida, ressaltando somente recomendações pontuais.

2.10. Tudo isto posto, resta claro que, ao contrário do que alega o impugnante, os EVTEA foram objeto de atualização pela SAC para fins de contemplar em suas projeções os impactos da pandemia de Coronavírus. Além disso, especificamente quanto ao pedido de publicação de um novo PMI, repise-se que não cabe à ANAC, menos ainda a esta Comissão Especial de Licitação, determinar revisão ou reformulação, por qualquer

razão que fosse, dos EVTEA já aprovados por todas as instâncias competentes para tal, já que a condução de tais estudos é atribuída formalmente à SAC por ato do Executivo Federal e porque, repise-se, não se identifica indício de irregularidade patente.

2.11. Vale mencionar também, que a Comissão tem 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.

2.12. Ainda, destaque-se que a impugnação é direito garantido no art. 41, § 1º da Lei nº 8.666/1993, conforme se segue:

§ 1º Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei, devendo protocolar o pedido até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes de habilitação, devendo a Administração julgar e responder à impugnação em até 3 (três) dias úteis, sem prejuízo da faculdade prevista no § 1º do art. 113.

2.13. Assim, é necessário atentar-se para o fato de que há um objeto específico e bem definido sobre o qual o instituto da impugnação pode recair, qual seja, a contestação de eventual irregularidade na aplicação da Lei nº 8.666/1993 e outros normativos incidentes por parte da Administração Pública, no processo de desestatização. Entende-se que o pleito analisado, nesse momento, não se enquadraria nessa hipótese, já que não se relaciona a descumprimento da mencionada Lei, de modo que a insatisfação aqui levantada pela CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES não deve ser objeto de análise no âmbito de impugnação.

2.14. Diante de todo o exposto acima, considera-se que não merece ser acolhida a impugnação da CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES no que tange à alegada falta de atualização dos EVTEA em relação aos impactos da pandemia de COVID-19, ante a ausência de motivos para acolhimento do seu pedido.

Dos Efeitos da COVID-19 sobre as visitas técnicas

2.15. Aduz a impugnação, em diferentes capítulos, que deve ser suspenso o processo de licitação em andamento porque teriam sido identificadas irregularidades na etapa de visitas técnicas necessárias à precificação, pelos potenciais licitantes, dos ativos ofertados à concessão.

2.16. De acordo com o item 1.17 do Edital, as visitas técnicas constituem faculdade das proponentes, que poderão vistoriar o complexo aeroportuário de cada aeroporto integrante dos blocos levados à leilão. Tal faculdade converge com o que determina o item 1.33, segundo o qual 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.

2.17. Numa leitura coordenada dos dispositivos, cumpre dizer que o edital faculta, como uma das alternativas viáveis para prospecção de dados atinentes aos aeroportos a serem concedidos, a visita técnica, cujas orientações para realização foram devidamente disponibilizadas, nas páginas eletrônicas^[1] da ANAC e do Ministério da Infraestrutura. Por certo, a Comissão recomenda e incentiva que tais visitas ocorram, mas não estão excluídas outras ferramentas de que as licitantes queiram ou possam se valer para a construção adequada de suas propostas econômicas.

2.18. Feitas essas ressalvas, deve-se registrar que esta Comissão Especial de Licitação buscou acompanhar, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil e junto à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, a disponibilidade dos sítios aeroportuários à visita dos possíveis interessados no leilão, não tendo sido reportada qualquer vedação ou restrição atípica de acesso aos aeroportos. Em vez disso, tem-se registro da realização de visitas em todos os blocos, organizadas pelo operador aeroportuário.

2.19. Nesse ponto, é necessário realçar o papel do administrador dos aeroportos a serem visitados, que não pode ser usurpado pela ANAC. Ordinariamente, cabe a ele organizar a agenda de visitas, já que deve adotar as medidas necessárias para preservar as atividades aeroportuárias e observar as normas de segurança aplicáveis. No contexto atual, coube ao atual operador aeroportuário também zelar pelo cumprimento da regulamentação vigente para controle da pandemia do novo Coronavírus, a qual varia de acordo com a cidade ou estado onde está situado o aeroporto. Disso, infere-se a impossibilidade de acatamento do pedido veiculado na impugnação, acerca do estabelecimento de um rito único de realização e controle das visitas: devem ser observadas as regras estaduais e municipais aplicáveis a cada aeroporto, as quais não são uniformes.

2.20. Pelo exposto, também não será acolhida a impugnação da CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES no que tange a dilação do prazo para realização de vistorias técnicas nos sítios aeroportuários e necessidade de predefinição de parâmetros para sua realização.

Dos Efeitos da COVID-19 sobre o cronograma de eventos

2.21. Como mencionado, para além do apontamento de vícios específicos nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, bem como nas visitas técnicas necessárias à avaliação do ativo, parte substancial dos argumentos trazidos pelo impugnante dizem respeito à inadequação do cronograma de eventos publicado no Edital do Leilão nº 01/2020, com previsão da realização da sessão pública do leilão no dia 07 de abril próximo, considerando a pandemia de Covid-19. Requer, portanto, a suspensão de todos os prazos e eventos já agendados.

2.22. Sobre o tema, cumpre esclarecer que a crise sanitária experimentada hoje, no Brasil e no mundo, não passa despercebida pela Comissão Especial de Licitação, que vem adotando todas as providências necessárias para cumprimento das normas e diretrizes de controle epidemiológico veiculadas pelas autoridades públicas competentes. Nesse sentido, cite-se, a título ilustrativo, a realização da sessão pública de esclarecimentos ao edital, no dia 11 de março, em plataforma digital; a alteração do Edital do Leilão nº 01/2020 divulgada por meio do Comunicado Relevante nº 06/2021, que viabiliza formas alternativas para entrega da ratificação de proposta econômica pelo Proponente que venha a se sagrar vencedor de disputa em viva voz, a fim de reduzir o rol de presenças obrigatórias na sessão; e, ainda, o acompanhamento, em conjunto com a entidade organizadora do leilão, acerca das medidas que serão implementadas nos espaços físicos dedicados ao leilão para garantir a proteção da integridade de todos.

2.23. Como se observa, o processo licitatório vem se desenvolvendo de maneira consentânea à realidade vigente, amoldando-se a ela dentro dos limites possíveis, sem violar qualquer norma ou expediente de observância obrigatória. Não se trata, pois, de desconsiderar a situação de pandemia do novo Coronavírus (COVID-19), mas de dar seguimento à implementação das políticas públicas idealizadas para o setor conforme sejam viáveis, impulsionando a sua recuperação. Ademais, acerca da viabilidade, há de se reconhecer que não se tem notícia, até aqui, de qualquer ato judicial, normativo ou administrativo que impeça a realização dos eventos descritos no item 5.37.1 do instrumento convocatório, de modo que não se vislumbra, ao menos por ora, irregularidade a ser saneada nessa etapa, de impugnação.

2.24. Vale destacar que, nos termos do item 2.1 e seguintes do Edital, cabe à Comissão Especial de Licitação julgar o leilão, bem como conduzir os trabalhos necessários à sua realização. Nada obstante, de acordo com o item 2.3.3., a prorrogação de todos os prazos de que trata o Edital se insere no âmbito das competências da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil, em conformidade com o inciso VI do artigo 11 da Lei nº 11.182/2005. Com efeito, sem indício de afronta direta às leis e demais atos normativos incidentes, não é dado à Comissão Especial Licitação, investida dos poderes de condução do processo licitatório, invadir ou revisar as decisões anteriormente tomadas acerca do conteúdo do edital, principalmente estando elas formalizadas em processos administrativos específicos e convalidadas por órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União[2].

2.25. De certo, os prazos veiculados no edital para fins de estabelecimento de um cronograma de eventos não são imutáveis e estão sujeitos a modificações, segundo consta do referido item 2.3.3. No entanto, destaca-se que as datas estipuladas no supracitado cronograma foram estabelecidas com base nas análises e estudos desenvolvidos durante a elaboração dos Editais e Contratos, já sob a vigência de restrições sanitárias no país, sendo certo que a Agência, alinhada com o Ministério da Infraestrutura, considerou suficiente o intervalo de cento e quatro dias entre a publicação do edital e o recebimento das propostas econômicas. Trata-se, pois, de especificidade editalícia não sujeita ao crivo de legalidade por parte da comissão em sede de impugnação.

2.26. Há de se reforçar, no ponto, 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. Dessa forma, deve-se repisar que serão fielmente observados todos os atos expedidos por órgãos e autoridades públicas que repercutam sobre o funcionamento das estruturas físicas necessárias ao certame. Tais atos, ainda, serão devidamente internalizados e tratados de acordo com a abrangência de seus efeitos, de modo que, se necessário, serão tempestivamente refletidos no cronograma de eventos, em estrita observância aos procedimentos formais e às regras de competência incidentes, assegurada a sua ampla divulgação pelos canais de estilo, especialmente o Diário Oficial da União e a página eletrônica da ANAC.

2.27. Nada obstante, sem que estejam vigentes, hoje, medidas que impeçam o funcionamento das estruturas físicas necessárias à realizações dos eventos e sendo acautelada a presença mínima de pessoas necessárias à formalização dos atos, deixa-se de acolher a impugnação da CAMARA INTERNACIONAL DE NEGOCIOS DE FOZ DO IGUAÇU E MULTIPAISES acerca da suspensão de todos os prazos e eventos agendados, inclusive a sessão pública de leilão a ser realizada em 07 de abril de 2021.

Da Publicidade e das formalidades do processo licitatório

2.28. Inicialmente, importa esclarecer que outra insurgência da impugnante gravita sobre eventual descumprimento de formalidades no processo licitatório objeto de análise, bem como do Princípio da Publicidade e da Eficiência, nos seguintes termos:

“Ressalta-se aqui o efeito que a pandemia causou nos processos licitatórios.

Olhemos que diante das restrições que se efetivaram no decorrer dessa catástrofe, encontramos a necessidade de um processo licitatório mais celere para diversas áreas, principalmente a da saúde, visto a grande demanda que a mesma sofreu.

No entanto, mesmo outras áreas tendo efetivado um processo mais celere, é de extrema importância mostrarmos que o presente processo licitatório para a concessão de aeroportos não pode ser de forma alguma enquadrado em diretrizes pandêmicas.

Veja bem, na sistemática criada, visualizamos dispensas de licitações, dispensas de estudos prévios, processos simplificados, entre outros, no entanto abordaremos contudentemente a questão do estudo prévio, pois ora estamos diante de um edital que tem importância imensurável para um país inteiro e o mesmo de forma alguma pode se basear em diretrizes feitas para outros propósitos.

(...)

Destarte o princípio da publicidade diz que todas as licitações devem ser de conhecimento público e **ACESSÍVEL A TODOS**; assim honrando a participação e o ingresso dos integrantes interessados de modo democrático, permitindo uma concorrência justa e igualitária.

Diantes disso, entramos na linha para ponderar se o presente certame atendeu de forma impecável a esse princípio, visto a sua importância.

Em um primeiro momento, até podemos observar uma tentativa de seguimento do princípio, visto o Edital posto e um calendário com datas estipuladas; no entanto, nem de longe o presente certame honra com o Princípio da Publicidade.

Vejam.

Para adentrar a seara do presente princípio, visto que tal edital como já demonstrado possui importância estratosférica para o país, não podia em nenhum momento esquivar-se do quesito pandemia e ignorá-lo, visto que tais recusas aconteceram quando da não divulgação da transparência para as visitas técnicas, da pequena e enxuta divulgação na mídia, e da não abertura de orientações para as proponentes frente ao atual cenário de anormalidade.

Assim, o certame deve se adequar ao presente princípio, e por estar consumado desde a sua criação pela não observância de um princípio que honra o art. 37 da Constituição Federal, que trata dos processos licitatórios, sendo assim merece reforma.

(...)

Já na Eficiência se deparamos com um grande perigo nos efeitos que tal certame pode gerar, uma vez que não trouxe conhecimento do atual contexto pandêmico para o seu decorrer, assim restando prejudicado e sendo ineficaz.”

2.29. Contudo, esclarece-se que foi dada à licitação em tela o mesmo tratamento de todas as cinco rodadas anteriores, inclusive no que tange ao cumprimento de todos Princípios Constitucionais e legais aplicáveis, seguindo os ritos preconizados pelos normativos afetos ao assunto, principalmente, mas não se limitando ao que dispõe a Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993 (normas para licitações e contratos da Administração Pública), e demais normas vigentes sobre a matéria, com destaque para a Lei 13.448, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria e altera a Lei n.º 8.987 e o Decreto n.º 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão; a Resolução n.º 52, de 8 de maio de 2019, por meio da qual o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI apresentou proposta de qualificação dos ativos aeroportuários; e o Decreto n.º 9.972 de 14 de agosto de 2019, a proposta de inclusão dos citados aeroportos no PND foi efetivamente aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República.

2.30. Ademais, conforme já mencionado, rememora-se que os documentos jurídicos aqui impugnados já foram submetidos a controle de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC (PFEANAC), bem como submetidos ao crivo do Tribunal de Contas da União nos termos dos normativos daquele órgão de controle, os quais não concluíram, em nenhum momento, que há qualquer desrespeito às formalidades que o processo exige, bem como a qualquer Princípio Constitucional.

2.31. Além disso, indo novamente de encontro ao que o impugnante alega, informa-se que não foi adotado, ao longo do processo, qualquer expediente resumido ou mais célere em razão da pandemia de COVID-19, como foi feito para processos licitatórios que assim o exigiram, como, por exemplo, os relacionados à área da saúde pública.

2.32. No mais, acerca das notícias divulgadas por veículos de imprensa a respeito de possíveis reuniões para tratar do processo licitatório em andamento, a Comissão Especial de Licitação informa que desde a publicação do Edital do Leilão n.º 01/2020 não estabeleceu qualquer tratativa individualizada com agentes específicos do setor, tendo pautado todos os seus pronunciamentos e atos pelos princípios da isonomia e da publicidade.

2.33. Isso não exclui, de certo, o regular desempenho das competências outorgas por lei ou outros normativos às demais autoridades, órgãos e agentes públicos com competências afetas ao setor, que não se confundem com a condução do processo licitatório e que, por conseguinte, não podem ser imputadas à Comissão Especial de Licitação, a quem cabe a condução do processo de licitação e que julgará o leilão, com autonomia e imparcialidade. Nessa linha, cumpre esclarecer que não restou demonstrado pelo impugnante a realização de qualquer evento ou reunião em que se tenha distanciado desse regular desempenho de competências, não havendo, portanto, qualquer indício de vício ao procedimento licitatório em andamento.

2.34. Por tudo isso, considera-se que também não prosperam os argumentos do impugnante discutidos nesse tópico.

Da Cláusula específica sobre o pagamento de outorga

2.35. No que tange ao último ponto sobre o qual a impugnante arguiu, têm-se os apontamentos por ele apresentados:

“Destaca-se assim que o prazo findado para o pagamento da contribuição inicial é enxuto e desconhecem a realidade para a dação visto os valores a serem pagos.

O presente item também ignora a maior tragédia já vista pelo homem, a pandemia do Covid/19, e vai na contramão do posicionamento da ANAC durante essa calamidade. Vejam-se as notícias publicadas nos dias 28/04/2020 e 12/05/2020 pela ANAC: (<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/anac-aplica-regra-de-mp-e-posterga-pagamento-de-outorgas-de-6-aeroportos> & <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/postergado-o-pagamento-de-outorgas-dos-aeroportos-de-guarulhos-viracopos-e-brasilia>). (...)

Sendo assim a única opção que resta é a impugnação do presente item, com base no edital estar consumido pela pandemia do Covid/19 e no posicionamento exalado pela ANAC em suas publicações oficiais, conforme demonstrado nas imagens acima, assim requer a reconsideração de tal prazo, tendo como prazo mínimo 1 (um) ano para pagamento a vista e ainda traga as proponentes opções de parcelamento da Contribuição Inicial pelo mínimo **de 48 meses.**”

2.36. No ponto, cabe mais uma vez repisar que o instituto da impugnação tem alcance bem delimitado e não inclui a discussão de clausulado dos documentos jurídicos. Importa dizer que o momento para apresentar esse tipo de discordância ocorreu quando os documentos e também os EVTEA foram abertos para discussão e participação popular, por meio da realização da Consulta Pública nº 03/2020 e de Audiências Públicas em Goiânia, Manaus, Curitiba e Brasília, todas em março de 2020; além da Consulta Pública nº 020/2020, realizada já em agosto do ano passado, quando a pandemia já estava em estágio bastante avançado no País, inclusive para que os interessados pudessem questionar os ajustes dos EVTEA provocados pelos impactos da COVID-19.

2.37. Por isso tem-se por insubsistentes os argumentos deduzidos na impugnação, devendo o item editalício que trata do pagamento da outorga ser preservado tal qual publicado, vez que não é oportuno o questionamento levantado.

CONCLUSÃO

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

[1] As seguintes informações estão disponíveis nos endereços <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-em-andamento> e <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-6a-rodada> :

Visitas Técnicas - As visitas dos interessados aos aeroportos objeto do processo de concessão operados atualmente pela INFRAERO serão feitas mediante agendamento prévio diretamente junto à empresa pública, por meio do endereço eletrônico visitas.aeroportos.6arodada@infraero.gov.br.

Outras demandas direcionadas à Infraero, tais como solicitação de agendamento de reuniões técnicas ou pedidos de esclarecimentos, deverão ser encaminhadas para concessoes.aeroportos.6arodada@infraero.gov.br.

Importante: ambas as solicitações deverão ser remetidas com cópia à SAC/MÍnfra por meio do endereço eletrônico sextarodada@infraestrutura.gov.br.

O agendamento de visitas observará o seguinte trâmite:

- 1) Para credenciamento é necessária a identificação dos interessados e o encaminhamento, em tempo hábil, de arquivo digital do documento de identidade ou passaporte;
- 2) Caso se pretenda visitar áreas restritas e áreas alfandegadas (pátio, TPS, TECA etc.), a solicitação deverá ser apresentada com antecedência mínima de 48 horas para que sejam providenciadas as autorizações junto aos órgãos competentes;
- 3) Caberá ao visitante estrangeiro trazer o tradutor, se for o caso.

[2] TC 025.301/2020-9, julgada pelo Plenário do Tribunal de Contas da União em 8 de dezembro de 2020.

3.38.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Lima e Silva Falcão, Vice-presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Isaac Nogueira, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Silva Fiorillo, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mariana de Souza Lima, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Romano Massignan Berejuk, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 18:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marilia Kehrle Soares, Suplente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 17/03/2021, às 19:17, 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 **5491675** e o código CRC **CC89A760**.