



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 00058.006815/2021-70**

**INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**

**RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

### 1. DO PROCESSO

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 001/ANAC/2011 – SBSG, relativo ao Aeroporto Governador Aluísio Alves, localizado no Município de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Rio Grande do Norte.

1.2. Em 5 de março de 2020, a Concessionária Inframérica, com fundamento na Lei nº 13.448/2017 e no Decreto nº 9.957/2019, comunicou sua intenção em aderir de maneira irrevogável e irretratável ao processo de relicitação do referido Contrato de Concessão.[\[1\]](#)

1.3. Após cuidadosa análise pelas áreas técnicas desta Agência, a Diretoria Colegiada reconheceu a viabilidade técnica e jurídica do pedido.[\[2\]](#) Em seguida, acatando a recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos[\[3\]](#), o Presidente da República decretou a qualificação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante para fins de relicitação[\[4\]](#).

1.4. Finalizado o processo de qualificação, em 19 de novembro de 2020, foi assinado o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão vigente, estabelecendo as relações contratuais entre o Poder Concedente e a Inframérica até a transferência do ativo para a nova Concessionária.[\[5\]](#)

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)[\[6\]](#), que foram encaminhados à ANAC juntamente às diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na modelagem do processo de relicitação do aeroporto em questão.[\[7\]](#)

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). 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.

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

### 2. DAS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS

2.1. Em 29 de janeiro de 2021, o Secretário Nacional de Aviação Civil Substituto encaminhou à ANAC as diretrizes do Governo Federal para a relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.[\[8\]](#) As diretrizes definem, em apertada síntese: i) a situação patrimonial do complexo aeroportuário; ii) a obrigação da Concessionária em relação à desapropriação de imóveis necessários à realização de investimentos; iii) os requisitos operacionais mínimos e os prazos de entrega que deverão ser observados em termos de investimentos obrigatórios em infraestrutura; iv) a sistemática das contribuições ao sistema (contribuição inicial e variável); v) a obrigação de pagamento do custo associado à elaboração

dos EVTEA e à condução da sessão pública do leilão; e vi) o requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário. As diretrizes governamentais, em exatos termos, são:

*“1. Informa-se a essa Autarquia Especial as diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo licitatório relativo à exploração da infraestrutura aeroportuária em referência:*

*1.1 Considerar a situação patrimonial do Complexo Aeroportuário que será objeto da concessão, conforme documento anexo ao presente Ofício.*

*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*

*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) 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*

*e) 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 Chamamento 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, se torne 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 Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que não foram considerados no fluxo de caixa livre do aeroporto o acesso aos benefícios instituídos pela Medida Provisória nº 2.199, de 24 de agosto de 2001, alterada pela Lei nº 13.799, de 3 de janeiro de 2019.*

*1.7 Definir como condição prévia para a assinatura do Contrato de Concessão a comprovação dos seguintes pagamentos pela adjudicatária:*

*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.*

*1.8 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.

1.9 Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros a serem previstos no Edital, ter processado pelo menos 1 (um) milhão de passageiros em um único aeroporto em pelo menos um dos últimos cinco anos.

1.10 A operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada, ficando a cargo do Poder Público.”

### 3. DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

3.1. Inicialmente, cumpre destacar que o presente processo tem como ponto de partida os documentos jurídicos da 6ª rodada de concessões. Portanto, foram mantidas as propostas de melhoria regulatória incorporadas à última rodada e já avaliadas pelo Tribunal de Contas da União.

3.2. Além das mudanças decorrentes das diretrizes governamentais acima apresentadas, foram realizados ajustes nos documentos jurídicos em razão das peculiaridades do instituto da relicitação, das características próprias do aeroporto e do fato de esta não ser uma concessão em blocos[9].

3.3. As principais alterações na minuta de **edital** dizem respeito à mudança na forma de **pagamento da contribuição inicial** que, conforme definido pela Lei nº 13.448/2017 e pelo Decreto nº 9.957/2019, deverá ser paga pelo novo contratado à concessionária anterior, até o limite da indenização calculada pela ANAC. Caso haja saldo, o valor deverá ser recolhido ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Na hipótese de a contribuição inicial ser menor que a indenização devida, o prazo do adjudicatário se iniciará somente após a União ter realizado o pagamento de eventual diferença à concessionária anterior. Dessa forma, busca-se reduzir o risco para os proponentes e evitar eventuais atrasos no início da transição operacional.

3.4. Ainda em decorrência da norma que rege a relicitação, propõe-se a inclusão de cláusula que impede a participação da atual **concessionária e de seus acionistas no certame**, seja na condição de proponente, seja como assistente técnico para fins de habilitação.

3.5. Adicionalmente, tendo em vista que as diretrizes do Governo Federal para a presente relicitação foram silentes em relação à **lista de bens a serem necessariamente transferidos pelo operador atual à nova concessionária**, propõe a área técnica que não haja o anexo ao edital com o compromisso de entrega de uma lista de bens específica. Não obstante, foi incluída na minuta de **contrato** a previsão de que o adjudicatário receberá uma lista, elaborada pela concessionária anterior, que indicará os bens reversíveis e os bens não reversíveis presentes no aeroporto. Dessa forma, a nova concessionária poderá avaliar a necessidade de eventual aquisição de bens e materiais para o início da operação.

3.6. Em relação à **sub-rogação dos contratos** celebrados pela concessionária anterior, ressalta a área técnica que foram realizados ajustes na minuta das cláusulas contratuais a fim de definir que a nova concessionária somente será obrigada a sub-rogar aqueles que tenham sido firmados **em consonância com o Termo Aditivo de relicitação**.

3.7. Além disso, seguindo o modelo de flexibilização da regulação tarifária das últimas rodadas, propõe-se a manutenção da definição de **Receita Teto por Passageiro aplicável às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência de operações**. Para tanto, a SRA sugere que seja utilizado, como parâmetro, o valor atualmente aplicável ao Aeroporto de Manaus.[10]

3.8. Considerando, ainda, a experiência da última **Revisão dos Parâmetros da Concessão** (RPC) dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Galeão e Confins[11], recomenda a área técnica que, previamente a cada revisão, a Concessionária **contrate empresa especializada para a realização de estudos prévios**.

3.9. No que tange às alterações no **Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)**, a área técnica propõe a **exclusão do parâmetro “Pontes de Embarque”** quanto ao aspecto de nível de serviço relativo à infraestrutura, mantendo apenas a avaliação quanto ao aspecto de qualidade de serviços, por

meio da aferição do indicador que compõe o Fator Q.

3.10. Além disso, foi incluída a obrigatoriedade de disponibilização de *hardwares e softwares* para **controle das informações aeroportuárias**, alinhando os termos contratuais à revisão normativa, em fase de estudos pela SRA, que busca melhorar o processo de troca de informações entre empresas aéreas, aeroportos e a ANAC. Considerando a provável adoção da tecnologia *blockchain* para registro dessas informações, é importante que a nova concessionária desenvolva as ferramentas necessárias para compor a rede.

3.11. Outros ajustes foram inseridos na proposta a fim de adequar os documentos jurídicos provenientes da última rodada de concessões para as características específicas da presente licitação, como i) a parametrização da **Contribuição Inicial** como 90% do valor presente líquido do projeto sem outorga; ii) a definição do valor de **capital social** a ser subscrito e integralizado de aproximadamente 50% da Contribuição Inicial Mínima acrescida dos valores previstos para ressarcimento do EVTEA e pagamento à empresa promotora da sessão pública do leilão; iii) os relatórios tarifários e de bens; e iv) a exclusão da obrigação de **entrega de ações imediatas**, uma vez que o aeroporto não apresenta déficits de infraestrutura que demandem adequação emergencial.

3.12. Por fim, primando pelo princípio da eficiência, também serão submetidos à consulta pública, juntamente com as minutas dos documentos jurídicos em tela, os Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental selecionados pelo MINFRA.

3.13. Em 02 de março de 2021, os autos foram recebidos para relatoria[12], nos termos da Portaria n° 4.353, de 25 de fevereiro de 2021.

É relatório.

**JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

Diretor-Presidente

---

[1] Carta IA0115\_SBSG - Pedido de Relicitação (SEI 4100555).

[2] 10ª Reunião Deliberativa, realizada em 26 de maio de 2020. Decisão fundamentada no disposto no art. 4º do Decreto n° 9.957/2019, na Nota Técnica n° 17/2020/SRA (4322234) e no Parecer n° 00113/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (4352607).

[3] Resolução n° 122, de 10 de junho de 2020, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

[4] Decreto n.º 10.472, de 24 de agosto de 2020.

[5] O Termo Aditivo GOIA (5024192) foi assinado pela Inframerica e pela ANAC em 19 de novembro de 2020, tornando-se eficaz e apto à produção de todos os seus efeitos a contar de 20 de novembro de 2020.

[6] Edital de Chamamento Público de Estudos n° 3, de 5 de junho de 2020. Edital de Chamamento pelo Público de Estudos n° 4, de 10 de agosto de 2020. Findado o prazo, foi publicado o Edital de Seleção de Estudos n° 1/2021, trazendo o resultado final da seleção dos projetos apresentados. Disponível em [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/estudos-e-documentos-aeroporto-internacional-de-sao-goncalo-do-amarante/edital-de-selecao-de-estudos-no-1\\_2021.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/estudos-e-documentos-aeroporto-internacional-de-sao-goncalo-do-amarante/edital-de-selecao-de-estudos-no-1_2021.pdf).

Foram apresentados recursos ao julgamento da Comissão de Avaliação instituída no âmbito do Ministério da Infraestrutura, os quais restaram definitivamente julgados por meio do Despacho do Gabinete do Ministro n.º 1, publicado em 12 de janeiro de 2021. Disponível em [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/estudos-e-documentos-aeroporto-internacional-de-sao-goncalo-do-amarante/despacho-no-1\\_gm\\_minfra-de-12-de-janeiro-de-2021-asga.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/estudos-e-documentos-aeroporto-internacional-de-sao-goncalo-do-amarante/despacho-no-1_gm_minfra-de-12-de-janeiro-de-2021-asga.pdf).

[7] OFÍCIO N° 93/2021/GAB-SAC/SAC, de 29 de janeiro de 2021. (SEI 5304807)

[8] Ofício 93/2021/GAB-SAC/SAC, de 29 de janeiro de 2021. (SEI 5304807)

[9] Nota Técnica nº 2/2021/SRA (SEI 5422879) e Despacho SIA (SEI 5334131).

[10] A Receita Teto por Passageiro do Aeroporto de Manaus foi definida pela Portaria nº 3.642, de 9 de dezembro de 2020, e corresponde a R\$ 43,5519.

[11] Processo nº 00058.016726/2019-17.

[12] 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 **5452304** e o código CRC **7ED04E78**.

SEI nº 5452304



## 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 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.

1.5. 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 irretroatável 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 N° 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**.

---

SEI nº 5455369