



DECISÃO - CEL - Nº 05/2021

Impugnante: FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS DE SANTA CATARINA – FACISC

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 o documento foi protocolado eletronicamente, atendendo o determinado no item 1.21 do referido instrumento convocatório.

1.3. Cuida-se de impugnação apresentada pela FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS DE SANTA CATARINA – FACISC, em 24 de março de 2021, conforme documentação constante do processo administrativo 00058.016737/2021-11.

1.4. No ponto, cabe acrescentar que, em 19 de março de 2021, esta Comissão Especial de Licitação foi notificada acerca da decisão de suspensão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 5001814-82.2021.4.04.7208/SC, a qual foi dado cumprimento, restando na suspensão do processo licitatório da Sexta Rodada de Concessão.

1.5. Porém, conforme divulgado no Comunicado Relevante nº 09, publicado em 23 de março de 2021, para fins de maximizar a participação e controle social sobre os atos da Administração, ampliando as oportunidades de aperfeiçoamento do Edital, e conforme recomendado na 6ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada da Agência, de 23 de março de 2021, em que pese o processo licitatório estivesse suspenso por força da mencionada decisão judicial, a Comissão prosseguiu recebendo impugnações ao Edital até o dia 24 de março 2021, nos termos do evento descrito na linha 5 do item 5.37.1 do Edital do Leilão nº 01/2020.

1.6. Contudo, a fim de dar o merecido cumprimento à decisão, o mesmo Comunicado Relevante nº 09 esclareceu que a apreciação e as respostas das impugnações que fossem recebidas após a determinação da suspensão do processo licitatório estavam condicionadas à autorização judicial para o prosseguimento da licitação e realização do leilão.

1.7. Em 26 de março de 2021, veio, então, aos autos do processo nº 5011626-44.2021.4.04.0000/SC, decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, a qual suspendeu a decisão liminar anterior proferida pela 3ª Vara Federal de Itajaí que suspendia a licitação de que trata o Edital do Leilão nº 01/2020. Esta CEL deu publicidade a decisão por meio do Comunicado Relevante nº 10, publicado no mesmo dia 26 de março de 2021.

1.8. Assim, estando o processo licitatório apto a ser retomado, analisa-se a impugnação em tela.

1.9. A impugnante suscita irregularidade no processo ao alegar a existência de inadequações nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que instruem a 6ª Rodada de Concessão (EVTEA),

no que tange ao Aeroporto de Navegantes, principalmente em relação às características da Pista de Pouso e Decolagem e ao dimensionamento da demanda de cargas propostos nos estudos.

1.10. Argui, ainda, que a elaboração dos EVTEA, bem como do Edital e seus Anexos, em especial o Anexo 2 ao Contrato de Concessão – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), não teria respeitado o que dispõe o Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela Infraero.

1.11. Com essas ponderações, a impugnante requer:

a) A revisão dos itens do edital e de seus anexos relativos ao Aeroporto Internacional de Navegantes, promovendo a publicação de novos itens que se adequem e atendam as disposições do plano diretor vigente (e que se encontra em plena execução) do Aeroporto Internacional de Navegantes/SC (Portaria ANAC nº 2445/SIA, de 18 de setembro de 2013);

b) A revisão do EVTEA, em função do comprovado equivocado subdimensionamento do volume de cargas processadas no Aeroporto Internacional de Navegantes, com a respectiva alteração do Plano de Exploração Aeroportuário – PEA referente ao Bloco Sul, passando a considerar a obrigação do futuro concessionário prover a infraestrutura necessária para atender a real demanda.

2. DA ANÁLISE

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

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

“Neste tópico, é importante desde o princípio desfazer-se do equivocado argumento trazido pela Comissão Especial de Licitação, por ocasião da Decisão - CEL - nº 02/2021, que rebateu as impugnações apresentadas pela Procuradoria Geral do Estado de Santa Catarina, no que concerne à suposta ausência de competência da Comissão Especial de Licitação para julgar os Estudos de Viabilidade Técnica (EVTEA):

“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.”

Não serve, pois, a argumentação estabelecida nas decisões de que não é possível realizar a impugnação dos EVTEAS haja vista que estes pertencem à fase interna da licitação, quando, em verdade, os estudos que deram base à redação do Edital estão indissociavelmente ligados e não podem ser artificialmente vistos como coisas distintas.

Portanto, desde já impugnamos a manifestação defensiva da Comissão no que tange à impossibilidade de analisar os estudos (visto que há amálgama indissociável entre os estudos técnicos em questão e os termos do Edital de Concessão), e pedimos à Comissão que, fundamentadamente, manifeste-se sobre o mérito do presente tópico.

Passando à questão de fundo propriamente dita, em todas as etapas do processo (consultas públicas), e perante a todos os órgãos envolvidos (ANAC, SAC, MINFRA e TCU), foram demonstrados ab initio que todos os estudos de subdimensionam as cargas importadas e exportadas que transitam no Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como a demanda reprimida em função da ausência de pista com capacidade para recebimento dos aeroportos.

Trazemos a baila eloquente documento confeccionado pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Santa Catarina, que de forma nevrálgica aponta com exatidão os erros metodológicos de estudo desenvolvidos no EVETA (relatório em anexo). Apenas para citar um dos muitos erros que o relatório da Secretaria de Estado demonstra, o estudo do Governo Federal preve que se realizará no ano de 2030 a demanda de passageiros e cargas que já foi processada pelo Complexo Aeroportuário de Navegantes no ano 2018.

Dessa forma, já feita a ressalva no introito deste parágrafo que não deve a Comissão Especial de Licitação se abster de enfrentar as impugnações aos estudos que orientaram a redação do Edital de concessão, pugnamos, ante os equívocos metodológicos demonstrados, pela revisão dos EVTEAS da 6ª Rodada de Concessões no que tange à demanda de carga do Aeroporto de Navegantes/SC, diante do subdimensionamento do volume de cargas de importação e exportação.”

2.2. Observe-se que as alegações do impugnante giram em torno de supostas INCORREÇÕES que acometeriam os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e as demais informações disponibilizadas no âmbito do presente processo.

2.3. De partida, vale dizer que o Decreto n.º 9.972, de 14 de agosto de 2019, que promoveu efetivamente a inclusão dos Aeroportos integrantes da 6ª Rodada no Plano Nacional de Desestatização, designou a ANAC como a responsável pela realização e pelo acompanhamento das medidas de desestatização. Por sua vez, ainda nos termos do Decreto, coube ao Ministério da Infraestrutura a responsabilidade pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos e pelas investigações que subsidiam a modelagem das medidas de desestatização.

2.4. É o que se depreende do artigo 13, *verbis*:

Art. 13. Fica a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização de que trata o art. 11, sob a supervisão do Ministério da Infraestrutura.

§ 1º A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero encaminhará ao Ministério da Infraestrutura e à Anac os contratos e os convênios existentes e as informações, os dados e as plantas relativos aos empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário a que se refere o art. 11.

§ 2º Os empreendimentos públicos federais a que se refere o art. 11 poderão ser concedidos individualmente ou em blocos, conforme decisão subsidiada pelos estudos de modelagem da desestatização.

§ 3º O Ministério da Infraestrutura será responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização de que trata o art. 11.

2.5. Assim, esta Agência Reguladora e o Ministério setorial, conquanto concentrem esforços num objetivo comum, ostentam papéis muito bem definidos e distintos. Não coube à ANAC, no processo ora em andamento, a condução dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental apresentados pela Pasta Setorial através da Secretaria Nacional de Aviação Civil. Competiu-lhe, em vez disso, o enfrentamento de questões atinentes à modelagem contratual, e não propriamente quanto à decisão de desestatização dos aeroportos e sob quais premissas tal desestatização devesse ocorrer.

2.6. Ainda sobre esse mérito, ressalta-se complementarmente que os documentos jurídicos desenvolvidos pela ANAC seguem diretrizes de política pública, elaboradas pelo Ministério setorial. Assim, cabe à Agência a modelagem contratual e regulatória, considerando, além de suas próprias perspectivas técnicas para o modelo de desestatização, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as diretrizes governamentais apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura por meio dessa Secretaria Nacional de Aviação Civil, na condição de órgão idealizador e executor da política pública a ser implementada no que tange ao transporte aéreo e infraestrutura aeroportuária.

2.7. Acrescenta-se, sem a intenção de perpassar todo o caminho percorrido ao longo do processo de desestatização, que, em março de 2020, os documentos jurídicos que informam a 6ª Rodada foram submetidos à Consulta Pública nº 03/2020 mencionada pelo impugnante, tendo 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.

2.8. 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.

2.9. Foi, portanto, em consequência da grave crise sanitária mundial, que os projetos de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias e das modelagens econômico-financeiras foram readequados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, 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, materializada pela Consulta Pública nº 20/2020, realizada em agosto de 2020. Essa nova versão de documentos jurídicos, contemplando as atualizações dos estudos, após ser submetida a esse processo de participação popular 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.

2.10. No ponto, esclarece-se ainda que 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 ajustados, ressaltando somente recomendações pontuais.

2.11. Tudo isso posto, é possível perceber que pedido de revisão ou reformulação dos EVTEA já aprovados por todas as instâncias competentes para tal, não deve ser direcionado à ANAC, menos ainda a esta Comissão Especial de Licitação, já que a condução de tais estudos é atribuída formalmente à SAC por ato do Executivo Federal.

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.

2.14. Tudo isso posto, entende-se que o pleito analisado não merece prosperar pelos seguintes motivos:

- i. O pedido não se relaciona a descumprimento da Lei nº 8.666/1993 e outros normativos incidentes, não constituindo, portanto, objeto de análise no âmbito de impugnação.
- ii. A competência para elaboração e ajuste dos EVTEA está formalmente atribuída por ato do Poder Executivo Federal ao Ministério da Infraestrutura e não à ANAC, a qual cabe executar as medidas para desestatização, observando esses estudos e as diretrizes políticas. Logo, se não cabe à Agência, menos ainda caberia a esta CEL a competência para avaliar o mérito do que dispõe os EVTEA, os quais já passaram por todas instâncias de controle designadas para tal.

2.15. Diante do exposto acima, considera-se que não merece ser acolhida a impugnação da FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS DE SANTA CATARINA – FACISC, no que tange ao pedido de revisão do EVTEA seja para fins de alterar as disposições acerca da pista de pouso e decolagem ou para ajustar a demanda de carga do Aeroporto de Navegantes, pelo fato de tal determinação não competir a esta CEL.

Da não vinculação do Plano Diretor do Aeroporto e dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

2.16. Em diversos pontos do documento, a impugnante questiona a falta de alinhamento dos EVTEA, do Edital e Anexo 2 ao Contrato de Concessão – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) em relação ao disposto no Plano Diretor do Aeroporto, elaborado pela Infraero, operadora atual do Aeroporto de Navegantes.

2.17. Inicialmente, é imprescindível esclarecer que os cenários e demais informações veiculados nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) elaborados pelo Ministério da Infraestrutura não têm qualquer efeito vinculante ou prescriptivo para a Concessionária, conforme bem determinado no item 1.32 do Edital do Leilão nº 01/2020, referente à presente Rodada de Concessão:

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.

2.18. Como se vê, a estrutura contratual e o Edital levados a público possuem como pressuposto a permissão para que o privado adote práticas alternativas para a elaboração do projeto, utilizando-se notadamente das práticas encontradas no setor privado. O objetivo é tornar a prestação de serviço mais eficiente, se comparada aos instrumentos disponíveis à Administração Pública, sem abandono da qualidade do serviço a ser disponibilizado ao usuário. Além disso, não se pode perder de vista que será o agente privado o responsável pela execução do contrato, devendo, portanto, ter a prerrogativa de adotar as soluções que considere mais adequadas, sem prejuízo do controle exercido pelo Poder Concedente na condição de titular do serviço público.

2.19. Assim, a não vinculação dos estudos preliminares elaborados pela Administração Pública vai ao encontro do dever de eficiência do Estado, pois permite que os licitantes, futuros acionistas da concessionária de serviços públicos, realizem seus próprios estudos, sem estarem vinculados às premissas publicadas pelo Poder Concedente. Não seria razoável tolher do futuro Concessionário as diversas possibilidades de realização de investimentos para melhor exploração do negócio (em contrato de trinta anos) a partir de vinculação a estudos elaborados para precificação do ativo em data prévia à licitação. Ao contrário, permite-se que o agente privado preste os serviços de forma mais eficiente, adotando os métodos e soluções encontrados na iniciativa privada, como vem se observando, em regra de maneira exitosa, ao longo dos dez contratos de concessão já celebrados pela ANAC. Da mesma forma, a não vinculação dos estudos gera maior atratividade para concessão, pois garante ao agente privado a liberdade necessária à adequada prestação do serviço.

2.20. Na mesma linha, reproduz-se trecho de resposta reiteradamente dada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) às contribuições da Consulta Pública nº 003/2020 em relação ao tema:

“Esclarece-se, por fim, que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.”

2.21. Com efeito, conquanto a premissa acima posta fosse suficiente para afastar do escopo da atuação desta Comissão alegações acerca dos Estudos de Viabilidade, em prol da eficiência dos atos administrativos, cumpre registrar que em consulta à área técnica responsável, no âmbito da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, a CEL foi informada que, da análise do EVTEA, observa-se que o plano de desenvolvimento proposto não identificou a construção de nova pista de pouso e decolagem como a alternativa mais adequada, o que reforça a inexistência de irregularidade no edital e seus anexos, bem como sua adequação às etapas e atos que antecederam sua publicação.

2.22. Do estudo apresentado inicialmente, determinou-se os requisitos de projeto necessários para o aeroporto a partir dos estudos de demanda. Ato contínuo, o estudo apresentou três alternativas de desenvolvimento a serem analisadas. Essas três alternativas podem ser resumidas da seguinte forma:

Alternativa 1: construção de novas estruturas: pista de pouso e decolagem, pátio de aeronaves, pistas de táxi e terminal de passageiros. Essa alternativa se alinha ao vetor de desenvolvimento do Plano Diretor da Infraero.

Alternativa 2: aproveitamento do terminal de passageiros atual e construção de nova pista de pouso e decolagem.

Alternativa 3: construção de novo terminal de passageiros, novo pátio de aeronaves e ampliação da pista de pouso e decolagem atual.

2.23. Conforme definido pelo EVTEA, a definição da melhor alternativa considerou o atendimento aos requisitos regulamentares, desenvolvimento otimizado e atendimento ao nível de serviço adequado,

conforme observado no Relatório de Engenharia, que compõe o Estudo:

Para a escolha da alternativa mais vantajosa para o desenvolvimento do sítio aeroportuário, buscou-se aquela que apresentasse soluções para todas as não conformidades de infraestrutura, permitisse o desenvolvimento futuro do sítio aeroportuário de forma otimizada, garantisse um nível de serviço adequado para todas as instalações, minimizasse as intervenções nas instalações existentes e apresentasse custos compatíveis com as receitas dos aeroportos do bloco concessionado durante o período de concessão. A partir dessas premissas, definiu-se como a alternativa 3 como aquela que apresenta o melhor custo-benefício.

2.24. Posteriormente, considerando as contribuições recebidas por meio das audiências e consultas públicas, bem como considerando os ajustes necessários em decorrência dos efeitos da pandemia relacionada ao Sars-CoV-2, os estudos foram revisados, sendo apresentada a seguinte configuração como alternativa ao desenvolvimento do sítio aeroportuário em questão:

- Implantação de novo TPS, com 34.000 m², ao norte da PPD 07-25, assim como novos acessos e toda a infraestrutura de apoio necessária;
- Implantação de novo pátio de estacionamento de aeronaves, com 57.000 m², ao norte da PPD 07-25; e
- Ampliação da PPD atual em 110 m e implantação de RESA's de 90 m x 90 m.

2.25. Nota-se desta proposta, que a área prevista pela Infraero para construção da nova pista de pouso e decolagem foi utilizada pelo Estudo para construção de acesso viário ao novo terminal de passageiros, evitando a necessidade de mudança do fluxo viário da cidade nas imediações do terminal previsto na proposta inicial.

2.26. Por oportuno destaca-se que a escolha de planos de desenvolvimento ineficientes leva a redução da atratividade do leilão e, em última análise, pode impactar na própria viabilidade do certame.

2.27. Especificamente no que tange ao suposto vício apontado pela impugnante em relação à solução de pista de pouso e decolagem apresentada nos EVTEA, foram apresentados os argumentos a seguir:

“A expansão dos 50 (cinquenta) metros de PPD implicará na necessidade operacional de realizar as desapropriações das residências e edificações urbanas na direção da praia de Navegantes, sob de se inviabilizar a segurança operacional.

Entretanto, em lugar algum nos estudos, há contingência, previsão, capex ou qualquer indicação dos gastos que serão necessários para viabilizar as desapropriações necessárias para atender a segurança operacional exigida com a ampliação da pista, o que faz esse Edital, desde sua gênese, ser maculado de ilegalidades e incorretos estudos.

Portanto, a solução escolhida pela ANAC é ilegal por desprezar imotivadamente o Plano Diretor vigente, e, quando se olha para a própria solução escolhida, essa também é ilegal, pois não considera nos estudos os gastos necessários com a desapropriação para viabilizar a sua complexa realização.

Assim, fica impugnado o Edital para que seja revisto o Edital e seus Anexos para que sejam adequados ao Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes (Portaria ANAC nº 2445/SIA, de 18 de setembro de 2013) sob pena de flagrante ilegalidade.”

2.28. No ponto, cumpre esclarecer que não restou demonstrado pela impugnante a realização de estudos aprofundados que comprovem a real necessidade de desapropriação, caso a futura Concessionária opte por adotar a solução sugerida pelo EVTEA em relação à expansão da pista de pouso e decolagem. Contudo, ainda que, no futuro, a Concessionária escolha essa solução e verifique que a desapropriação seja necessária, não se configura vício aos estudos, menos ainda ilegalidade, o fato de não ter havido a previsão dos custos em relação ao ato desapropriatório, especialmente porque a necessidade de eventuais desapropriações é um risco da Concessionária, que ela deve internalizar em sua proposta econômica após mapear no Contrato de Concessão, do qual consta expressamente que é dever da Concessionária:

“3.1.43. promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95;”

2.29. 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.

2.30. Portanto, mesmo que a desapropriação apontada seja necessária, o fato de ela não ser mencionada nos EVTEA não macula os estudos em qualquer vício ou ilegalidade, visto que a realização de qualquer desapropriação que não tenha tido sua fase executória iniciada constitui dever da Concessionária contratualmente previsto. Além disso, repisa-se que os investimentos previstos nos Estudos não vinculam a atuação da Concessionária, a qual deve realizar suas próprias avaliações e elaborar seu Plano de Expansão da forma que julgar mais conveniente.

2.31. Feitas essas anotações, que reiteram a regularidade do instrumento convocatório publicado frente às análises e estudos previamente estabelecidos pela Administração Pública, vale repisar que não há óbice legal ou normativo à imputação do dever de elaborar seu plano de exploração do aeroporto à Concessionária, conforme o Plano de Negócio por ela estabelecido, não havendo a necessidade de reproduzir nesse plano o que é proposto nos EVTEAs, já que, como já esclarecido, eles não são vinculantes.

2.32. Não se deve cogitar, em nenhuma hipótese, que a desvinculação aos EVTEAs implique ilegalidade pela carência de investimentos ou em prejuízos ao aeroporto ou às comunidades atendidas. Conforme verificado com segurança ao longo da gestão de mais de dez contratos de concessão de aeroportos no âmbito da ANAC, a possibilidade de realização do seu próprio plano de negócios possibilita que a futura Concessionária execute soluções que incorporam seu conhecimento acerca da melhor exploração aeroportuária, com investimentos além dos requisitos contratuais obrigatórios. Uma vez que o contrato de concessão tem prazo extenso, e que a Concessionária tem todo o interesse em melhorar a infraestrutura do aeroporto para, com isso, aumentar a movimentação de passageiros e cargas e obter mais receitas, já está demonstrado que o modelo regulatório em vigor garante melhor exploração aeroportuária, com investimentos mais eficientes e adequados ao crescimento do aeroporto e à melhor exploração do negócio.

2.33. Complementarmente, reiterando a conformação dos documentos jurídicos publicados às normas e leis aplicáveis, é necessário mencionar que, na mesma medida em que se permite à Concessionária a liberdade no desenvolvimento do seu plano de negócios, o Contrato de Concessão resguarda, também, a prestação de serviço adequado, por meio de parâmetros de performance de cumprimento obrigatório e de fiscalização permanente pela ANAC. Como alguns exemplos, citam-se, de maneira sucinta, os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento dos componentes operacionais dos Terminais de Passageiros (que garantem o conforto do passageiro) e os Indicadores de Qualidade de Serviços. Assim, permite-se a melhor exploração pelo privado, observando balizas objetivas de parâmetros de performance que norteiam todo o desenvolvimento do aeroporto.

2.34. Da mesma forma, cumpre esclarecer que o Plano Diretor a ser apresentado pela futura Concessionária tem requisitos definidos em regulação técnica específica da ANAC, os quais também têm interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira. No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), para o prazo de vigência da concessão, de 30 anos.

2.35. Assim, o EVTEA aborda uma solução de desenvolvimento do aeroporto dentre as várias possíveis, pensadas pelos consultores na fase pré-leilão, de modo a precificar o ativo. Já o PGI, por sua vez, é elaborado pela Concessionária, apresentando o seu plano pretendido para o aeroporto, abrangendo todo o período da concessão e observando os parâmetros de performance requeridos.

2.36. Quanto ao Plano Diretor elaborado pela Infraero, ele representa uma previsão de expansão do aeroporto por aquela empresa pública no ano de 2013, e, dadas as suas características, a Concessionária também não está a ele vinculado. Em vez disso, repise-se, a exploração aeroportuária por parte da Concessionária está adstrita aos termos do Edital, Contrato e Anexos, especialmente acerca das melhorias da infraestrutura aeroportuária, além dos demais atos normativos e regulamentares incidentes. Assim, caberá à Concessionária a elaboração dos projetos e execução das obras, os quais determinarão a melhor destinação de

cada área cuja posse lhe foi transferida ou a eventual necessidade de aquisição de novas áreas, sem a obrigatoriedade de observar os Planos Diretores do operador aeroportuário anterior.

2.37. É necessário pontuar que o Plano Diretor (PDIR) é um documento que atende à regulamentação técnica da ANAC, com conteúdo informativo e personalíssimo, isto é, que leva em conta os sujeitos responsáveis pela exploração do aeródromo e o compromisso de reportar à Agência os projetos de longo prazo para a infraestrutura. Assim, tem objetivos distintos daqueles relacionados à exploração do aeroporto e à atração de investimentos. O foco do PDIR é frisar o atendimento futuro da infraestrutura aos regulamentos técnicos da ANAC, levando em consideração as perspectivas que o operador aeroportuário tem para o empreendimento quando da elaboração do documento.

2.38. Diante do exposto, o Plano Diretor não se trata de documento vinculante, mas sim de um planejamento de caráter subjetivo e mutável, que pode e deve ser constantemente alterado para fins de garantir sua atualidade frente ao objeto e ao sujeito que o aplicará. Dentre outros objetivos, ele visa demonstrar à ANAC, e também a outras entidades como a Autoridade Aeronáutica brasileira, a ciência e o compromisso do operador aeroportuário a respeito dos regulamentos técnicos, e não quanto às expansões da infraestrutura que ele planeja fazer. **Por essa razão, esta Comissão Especial de Licitação não pode utilizar o documento em tela como referencial normativo, dotado de abstração e generalidade suficiente para orientar o processo licitatório e ditar sua impugnação.**

2.39. No ponto, de modo a aprofundar ainda mais a questão do Plano Diretor, vale mencionar o tratamento dado à recomendação a seguir, feita pelo Tribunal de Contas da União, no âmbito da Tomada de Contas nº 025.301/2020-9, para controle do processo de desestatização referente à 6ª Rodada de Concessão – o qual, frise-se, considerou atendidas as exigências da Instrução Normativa TCU 81/2018:

9.2.4. avalie a conveniência e oportunidade de revisar a consistência dos EVTEA da 6ª rodada de concessões no que tange à demanda de carga do Aeroporto de Navegantes e às obras de expansão previstas em seu Plano Diretor, para, caso sejam encontradas inconsistências, realize as devidas correções a fim de adaptar os investimentos conforme a real demanda daquele aeroporto, sem prejuízo à publicação do edital do leilão;

2.40. Essa recomendação foi analisada pela SAC e também pela ANAC, conforme disposto na Nota Técnica 45/2020/SRA (5131356), a qual reprisa-se a seguir:

Para fins de aprofundar a discussão, recomenda-se a consulta aos argumentos que embasaram esse posicionamento da SAC, os quais constam da Nota Técnica nº 135/2020/DPR/SAC, que está anexada ao Ofício Nº 1428/2020/GAB-SAC/SAC (5129869).

Complementarmente à manifestação da SAC contida no Ofício Nº 1428/2020/GAB-SAC/SAC (5129869), é importante apresentar considerações acerca do Plano Diretor, seu conteúdo e objetivo, de modo a esclarecer o foco do documento, bem como diferenciá-lo das ferramentas de planejamento estabelecidas no Contrato de Concessão.

Conforme exposto pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) - a quem compete atribuições relativas a Plano Diretor -, por meio do Despacho SIA 5124822, informa-se que o Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o documento elaborado pelo operador de aeródromo que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, de acordo com a regulamentação de segurança operacional da ANAC (Art. 2º da Resolução ANAC nº 153, de 18 de julho de 2010), sendo sua aprovação, nesta Agência, requisito obrigatório para aeródromos que recebem voos de empresas aéreas que prestam serviço de transporte aéreo regular de passageiros ou carga.

Assim, o foco do PDIR está relacionado com o compromisso do operador aeroportuário em planejar a expansão da infraestrutura aeroportuária de acordo com os requisitos regulamentares de segurança operacional. Nesse sentido, cabe apresentar as informações que devem compor o PDIR, conforme Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010:

Art. 3º A documentação que constitui o PDIR deverá conter informações que permitam:

I - a caracterização atual e futura da área de movimento do aeroporto, contendo:

- a) dados básicos;
- b) dados da operação;
- c) delimitação da área patrimonial;
- d) descrição do sistema de pistas de pouso e decolagem;

- e) descrição do sistema de pistas de táxi;
- f) descrição do sistema de pátio;
- g) descrição das principais edificações; e

II - a caracterização do plano geral de expansão do aeroporto, contendo as plantas para cada uma das fases de implantação, inclusive a implantação final.

Vê-se, portanto, que o PDIR tem conteúdo relativo à segurança operacional, não sendo objeto de análise – conforme pontuado pela SIA – a capacidade operacional ou a saturação dos componentes operacionais aeroportuários.

Em adição, foi reiterado pela SIA no Despacho SIA 5124822 que tampouco é intuito do PDIR esgotar os aspectos de segurança operacional para aeródromos previstos nos regulamentos da ANAC, dentre outros, uma vez que estes serão oportunamente considerados em processos específicos eventualmente necessários, dado que o PDIR é um instrumento de planejamento aeroportuário não vinculante.

Nesse sentido, o Despacho SIA 5124822 também informa que, conforme disposto no Art. 6º da Resolução ANAC nº 153, é responsabilidade do operador aeroportuário manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária:

Art. 6º É responsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária.

Como exemplo, a SIA cita dois planejamentos que foram atualizados em virtude da ocorrência de mudanças na expansão da infraestrutura: Aeroporto Salgado Filho (SBPA), em Porto Alegre/RS, e Aeroporto de Belém/Brigadeiro Protásio De Oliveira (SBJC), em Belém/PA.

Nota-se, dessa forma, que o PDIR tem conteúdo e objetivo exclusivamente voltados à segurança operacional, não tem caráter vinculante e deve ser atualizado pelo operador aeroportuário em caso de alteração no planejamento para expansão da infraestrutura. Nessa situação, em atualização do PDIR, será feita então nova análise da área técnica competente sobre o novo plano apresentado – novamente, apenas em aspectos de segurança operacional, sem adentrar em projeção de demanda ou capacidade da infraestrutura.

Como apresentado no Despacho SIA 5124822, no rito de aprovação do PDIR, não se analisam demandas para aeroportos ou avaliações de consistências/inconsistências das demandas apresentadas pelos operadores aeroportuários. Assim, em atenção à recomendação 9.2.4 do Acórdão Nº 4064/2020 – TCU – Plenário, a aprovação do PDIR do Aeroporto Ministro Victor Konder (SBNF) não teve em seu escopo de análise os dados de demanda, mas apenas considerações de segurança operacional aplicáveis à ocasião.

Após as considerações feitas sobre o PDIR, considera-se importante também apresentar breve explanação acerca das ferramentas de planejamento previstas nos contratos de concessão de aeroportos.

É dever da Concessionária, ao longo de todo o período da concessão, prover infraestrutura adequada para o atendimento da demanda de passageiros, aeronaves e veículos, observando os requisitos de performance e parâmetros de infraestrutura estabelecidos no Contrato de Concessão.

Dessa maneira, para os aeroportos concedidos, faz-se necessária a análise da capacidade dos componentes operacionais do aeroporto, de modo a verificar o adimplemento aos requisitos contratuais. Para isso, o Contrato de Concessão determina algumas ferramentas, dentre elas o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI).

O objetivo do PGI é assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, ao nível de serviço estabelecido e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período da concessão.

O Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), documento que compõe o PGI, dispõe que seja apresentada análise da capacidade dos componentes operacionais, conforme se observa do texto retirado do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão da 6ª rodada:

8.11.1 No Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), a Concessionária deverá avaliar a capacidade atual da infraestrutura aeroportuária, apresentar a previsão de demanda e os investimentos, padrões operacionais ou melhorias programadas para assegurar que a infraestrutura será capaz de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido, as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

Nota-se que a análise da capacidade frente aos investimentos propostos e à demanda prevista para o aeroporto é realizada exclusivamente por meio dos mecanismos contratuais para gestão e fiscalização da infraestrutura. Dessa forma, torna-se claro o papel do PDIR, de análise quanto às adequações de segurança, e do PGI, de análise da capacidade.

Por serem ferramentas complementares, é de se observar a necessidade de compatibilidade entre os documentos, conforme também disposto no Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão:

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.

Nesse contexto, importante ressaltar que ambas ferramentas de planejamento de longo prazo - PGI e PDIR - não vinculam a Concessionária na realização dos seus investimentos. Em se tratando de um setor com grande propensão a evoluções e mudanças, mostra-se salutar que o planejamento de longo prazo possa ser revisto, de acordo com os cenários a serem observados. Nesse contexto, o contrato de concessão, ao olhar sob o aspecto de capacidade, fornece parâmetros de desempenho, que devem subsidiar gatilhos de investimento a partir da movimentação do aeroporto, e mecanismos para que o plano de expansão do aeroporto seja periodicamente revisto, por meio da revisão do PGI, que pode ser realizada de maneira ordinária, voluntária ou antecipada, conforme definições extraídas do Anexo 2 da minuta de Contrato da 6ª rodada de concessões:

2.1.8 Revisão Antecipada do PGI: revisão do PGI realizada pela Concessionária em decorrência da variação da demanda efetiva em relação à Demanda Prevista, nos termos do item 8.4 deste PEA;

2.1.9 Revisão Ordinária do PGI: revisão do PGI realizada pela Concessionária a cada 5 (cinco) anos contados de qualquer dos seguintes eventos: primeira apresentação do PGI ou última Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI;

2.1.10 Revisão Voluntária do PGI: revisão do PGI realizada pela Concessionária de maneira espontânea e anterior ao período de 5 (cinco) anos previsto para a Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI.

Desse modo, caso a demanda observada no aeroporto seja superior à demanda prevista, haverá disparo de gatilhos de investimento em data anterior aos prazos inicialmente previstos, ensejando revisão no planejamento. Da mesma maneira, caso o crescimento da demanda não seja como previsto (situação atualmente vivenciada, a partir da pandemia de COVID-19), é de se esperar que os investimentos sejam postergados. Ainda, permite-se também alteração do planejamento que modifique as soluções de expansão da infraestrutura – tal como previsto no regulamento do PDIR.

Desta forma, em face das informações apontadas no Ofício Nº 1428/2020/GAB-SAC/SAC (5129869) e na Nota Técnica nº 135/2020/DPR/SAC, nele contida, bem como dos argumentos expostos por esta área técnica, considera-se que a recomendação 9.2.4 do Acórdão Nº 4064/2020 – TCU – Plenário está adequadamente contemplada pelos instrumentos atuais, quais sejam, a minuta de Contrato de Concessão e os regulamentos aplicáveis ao PDIR.”

2.41. Por todo o exposto, é possível concluir que:

- i. O fato de não reproduzirem o que dispõe o Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela Infraero não reveste os EVTEA, o Edital e seus Anexos de qualquer irregularidade ou ilegalidade, visto que o Plano Diretor representa previsão de expansão do aeroporto por aquela empresa pública à época de sua elaboração, qual seja, 2013, e, portanto, naturalmente a Concessionária também não está a ele vinculado.
- ii. Considerando que os EVTEA, sobre os quais não paira indício de irregularidade, não são vinculantes para a futura Concessionária, repisa-se que essa CEL não tem competência para determinar a sua revisão ou dos documentos jurídicos para fins de alterar os investimentos dispostos nos EVTEA, para determinar a construção de nova pista de pouso e decolagem ou revisar o volume processado de cargas de importação e exportação.

2.42. Assim, deixa-se de acolher também as impugnações da FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS DE SANTA CATARINA – FACISC que solicitam a compatibilização dos documentos jurídicos ao que dispõe o Plano Diretor elaborado pela Infraero e que requerem a alteração dos EVTEA.

Da decisão judicial que tratou do tema desta impugnação

2.43. Importa dizer que os assuntos trazidos à baila nesta impugnação foram também suscitados no âmbito da Ação Civil Pública nº 5011626- 44.2021.4.04.0000/SC. Conforme já mencionado, em razão de decisão liminar proferida nos autos desse processo, a Sexta Rodada de Concessões estava suspensa até o último dia 26 de março de 2021. Contudo, nesse dia, foi proferida decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, a qual suspendeu a decisão liminar anterior proferida pela 3ª Vara Federal de Itajaí, ratificando, assim, que as alegações não impedem o prosseguimento do leilão, conforme se segue:

“Dos elementos constantes no feito, averigua-se que, conquanto não abrangido pleito do Estado de Santa Catarina e de relevantes instituições atreladas ao desenvolvimento econômico do referido ente federativo, haverá ampliação da pista atual em 110m, a construção de terminal de 34m² com novos acessos e infraestrutura e de novo pátio de estacionamento de aeronaves com 57 m², bem como de áreas de segurança denominadas RESA.

Nesse contexto, os investimentos já realizados serão aproveitados, visto que as desapropriações, ainda que não para uma segunda pista, também serão utilizadas no contexto dessas novas obras, bem assim agregam valor ao ativo, portanto, naturalmente, serão sopesadas quando das ofertas pelas outorgas.

Depreende-se, assim, que apesar de outra pista requerida pelas instituições catarinenses não constar no rol de melhorias mínimas a serem empreendidas pela concessionária vencedora, há outras obras previstas, lastreadas em análise procedida no âmbito do Executivo Federal, que visam ao desenvolvimento do Aeroporto de Navegantes, conforme seu porte e demanda.

Ainda, o modelo estabelecido almeja, justamente, assegurar o desenvolvimento de toda a estrutura aeroportuária da Região Sul objeto do certame, sem olvidar as particularidades dos aeroportos.

Portanto, a escolha de não incluir, nesta assentada, a obrigatoriedade da segunda PPD no Aeroporto de Navegantes, em que pese projetada em Plano Diretor anterior, enquadra-se, em princípio, na discricionariedade da Administração Pública, para viabilizar, de acordo com o atual programa de desestatização adotado e o cenário socioeconômico, a concessão de aeroportos, com fulcro nos estudos promovidos e, posteriormente, ratificados em atenção às considerações do voto parcialmente divergente proferido na seara do Tribunal de Contas.

Com efeito, considerando os elementos até então carreados, e os estreitos limites desta via, não se vê demonstrada, estreme de dúvida, que se trata de escolha ilegítima, que tenham havido investimentos mal direcionados dos gestores públicos ou violação ao pacto federativo.

É especioso dizer que o ato administrativo pode ser submetido ao crivo do Poder Judiciário; todavia, também é truismo consignar que a presunção de legitimidade da qual são dotados somente faz-se abalada ante a existência de um robusto conjunto indiciário, capaz de demonstrar a existência de vício que tenha contaminado a sua edição.

Nessa perspectiva, o controle judicial é estrito, isto é, não há margem para recepcionar-se pretensão que, ao fim e ao cabo, pleiteia a substituição dos critérios, das escolhas, constitucionalmente confiados à Administração num sistema de freios e contrapesos.

Por conseguinte, exarada decisão judicial sobre determinado ato ou procedimento administrativo e proposta suspensão de liminar pelo ente público interessado, deve-se verificar, quando do exame da contracautela, observados os estritos limites da via suspensiva, no caso concreto, se há, ou não, risco de lesão grave à ordem administrativa ou à saúde, segurança e economia públicas.

Nessa conjectura, malgrado os argumentos apresentados pela parte ora requerida e pelo Estado de Santa Catarina, bem assim os fundamentos expendidos na decisão do magistrado a quo, comporta recepção o pedido de contracautela, pois presente risco de grave dano à economia pública e à ordem administrativa, insitos à frustração das outorgas decorrentes da paralisação de um leilão de dimensão internacional, com conseqüente comprometimento à credibilidade do programa de desestatização, e perda de recursos e aporte de investimentos tão necessários a este momento de excepcionais dificuldades enfrentadas pela economia nacional.

Com efeito, a modelagem das regras que disciplinam a concessão dos aeroportos que integram a 6ª Rodada, segundo a qual se faz mais atraente do ponto de vista negocial agregar ativos superavitários com deficitários, colimando ensejar um desenvolvimento interligado da infraestrutura aeroportuária, não restou desautorizado pelo Tribunal de Contas da União, constituindo o modal susodito uma escolha da Administração Pública, a lume da conveniência e oportunidade administrativas.

Nessa linha, a eleição de obrigações mínimas para todos os aeroportos do Bloco Sul, dentre os quais o de Navegantes, considerando o universo concedido e a imprescindibilidade de atrair recursos financeiros

para consecução de melhorias na infraestrutura do Brasil nesse relevante setor, de acordo com a política econômica legitimamente adotada, revela-se, ao menos nesta via de cognição especialíssima, hígida, pois as bases pelas quais erigido o procedimento licitatório não foram rechaçadas pelos órgãos de fiscalização e restaram amparadas em estudos procedidos pelos órgãos técnicos vinculados ao poder concedente.

Ademais, a alteração do cronograma, com leilão agendado para 07-4-2021 na Bolsa de Valores, impactará todo o programa de concessões, inclusive do próprio Aeroporto de Navegantes situado em Santa Catarina. A suspensão abrupta e repentina do Edital ANAC nº 01/2020 afeta o regular trâmite da licitação, bem como, se não sustada, imporá prejuízos indubitáveis, pois maculará o procedimento de insegurança, afetando, naturalmente, as ofertas dos investidores, que irão precificar o risco constatado.

Inegavelmente, poderá atrasar a conclusão dos trâmites administrativos e, por extensão, a percepção dos recursos que devem advir da conclusão das concessões e os próprios investimentos na infraestrutura aeroportuária. Logo, patente o dano à economia pública e, porque não dizer, também aos usuários dos aeroportos que serão licitados.”

3. CONCLUSÃO

3.1. 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 **Mariana de Souza Lima, Membro da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 29/03/2021, às 20:05, 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 29/03/2021, às 20:05, 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 Lima e Silva Falcão, Vice-presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2020**, em 29/03/2021, às 20:06, 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 29/03/2021, às 20:06, 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 29/03/2021, às 20:06, 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 29/03/2021, às 20:25, 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 29/03/2021, às 20:29, 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 **5536848** e o código CRC **36DF5420**.

