

## RELATÓRIO DE JULGAMENTO À IMPUGNAÇÃO

**PROCESSO SEI nº:** 00010.000916/2021-83

**REFERÊNCIA:** Edital de Concorrência nº 001/2021– SUPARC

**OBJETO:** Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada, para a prestação dos serviços públicos de administração, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação aeroportuária do Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho.

### I. DAS ADMISSIBILIDADE:

Trata-se de pedido de impugnação ao Edital interposto por INFRACEA CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, AEROPORTOS E CAPACITAÇÃO LTDA, referente ao Edital de Concorrência Pública nº 001/2021 - SUPARC, cujo objeto é a Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada, para a prestação dos serviços públicos de administração, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação aeroportuária do Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho.

A impugnação interposta é tempestiva, visto que, recebida por email no dia 22/11/2021 às 13:30, e que a sessão pública de abertura da licitação estava marcada para o dia 25/11/2021, portanto dentro do prazo legal, com fundamento nas Leis 8.666/93 e cláusulas 6.3 e 6.3.2, do Edital 002/2021- SUPARC.

As regras para condução da licitação que objetiva à Parceria Público Privada em tela, se encontra consubstanciadas no Edital de Concorrência Pública 001/2021- SUPARC, que prevê no preâmbulo, que o certame será realizado na modalidade concorrência pública, com inversão de fases, a ser julgada pelo critério de menor valor da contraprestação mensal máxima e de aporte a ser pago pelo poder concedente.

### II – DAS RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO E DAS RESPOSTAS

Os argumentos foram trazidos em tópicos, abaixo descritos e em seguida respondidos, para manter a clareza e inteligência das disposições editalícias e contratuais, bem como facilitar a compreensão de todos os argumentos e esclarecimentos ora trazidos à julgamento.

#### **ALEGACÃO nº 1: Do cerceamento à competitividade:**

A impugnante destaca o seguinte item referente ao reembolso dos estudos, “18.3.4. Ter efetuado, por intermédio próprio ou da SPE já constituída, o pagamento à Ricci e Santos Sociedade de Advogados- RSA Advogados, referente ao ressarcimento dos estudos realizados em sede de MIP, autorizada pelo Conselho Gestor de PPP, no valor de R\$ 4.082.790,97 (quatro milhões e oitenta e dois mil e setecentos e noventa reais e noventa e sete centavos), devidamente atualizado pelo IPCA/IBGE pro rata die, considerando como data-base a DATA DE ENTREGA DOS ENVELOPES”, e alega que essa exigência foi feita sem nenhuma justificativa ou critério e que manter o referente item do edital, restará claro o cerceamento à competitividade, pois o processo de contratação pública

deve harmonizar diversos interesses, dentre os quais os princípios da isonomia e da ampla participação no certame, não devendo o agente público prever, incluir ou tolerar situações que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório.

#### RESPOSTA:

Esse item já foi fruto de questionamento durante a fase de Consulta pública do projeto, sendo respondido no 1º Caderno de Perguntas e Respostas publicado no site [www.suparc.ppp.pi.gov.br](http://www.suparc.ppp.pi.gov.br), na pergunta 04, a qual transcrevemos abaixo:

As avaliações realizadas seguiram as diretrizes estabelecidas juntamente com o Governo do Piauí para que dessem subsídios suficientes para uma boa tomada de decisão e que respaldassem totalmente o processo de concessão do ativo. O estudo não se limitou a estudar somente o aeroporto de Parnaíba, mas o contexto da aviação e dos aeroportos do Piauí como um todo, assim como da região nordeste. Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos, foram elaboradas diversas avaliações nos aspectos econômicos, financeiros, de engenharia construtiva, aeroportuária e operacional, além de avaliações ambientais. **Fonte: 1º CADERNO, PERGUNTA E RESPOSTA 04.**

O escopo do estudo atendeu às diretrizes seguidas pelos estudos realizados nos blocos de concessões aeroportuárias do governo federal, porém com um valor de ressarcimento bem abaixo dos realizados nesses blocos.

Como exemplo, tem-se o bloco 7 de concessões de aeroportos regionais, conforme segue:

Tabela 1 - O valor para ressarcimento pelo conjunto de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão dos aeroportos:

SBRJ Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ R	R\$ 6.626.988,88
SBUL Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato -Uberlândia/MG	R\$ 4.060.216,73
SBMK Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG R	R\$ 3.725.558,47
SBUR Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG R	R\$ 3.110.761,96
SBJR Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho R	R\$ 3.262.317,78
SBBE Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro	R\$ 6.449.213,65
SBMQ Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre -Macapá/AP	R\$ 3.257.757,33
SBSN Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA R	R\$ 3.676.570,43
SBMA Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA R	R\$ 3.659.372,88
SBC J Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA R	R\$ 3.537.965,63
SBHT Aeroporto de Altamira - Altamira/PA R	R\$ 3.091.050,87
SBSP Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP R	R\$ 8.032.520,36
SBCG Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS R	R\$ 4.262.501,16
SBMT Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP R	R\$ 3.159.132,01
SBCR Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS R	R\$ 2.974.360,37
SBSJ Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf - São José dos Campos SP	R\$ 3.506.906,33
SBPP Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS	R\$ 3.572.316,65

Fonte: DOU N° 194, quinta-feira, 8 de outubro de 2020 / Seção 3 / pg 75.

Cabe destacar que tais preços apresentados como referência, aprovados pelo governo federal, seguiram rigorosas avaliações pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, a ANAC, assim como órgãos de controle como o TCU.

Neste contexto fica claro que não há que se falar em “cerceamento da competitividade”, pois a finalidade dos estudos seguiu todas as diretrizes legais.

### **ALEGACÃO n° 2: Da inviabilidade econômica da exigência:**

Segundo a impugnante, “as perspectivas de receitas do Aeroporto de Parnaíba deixam claro que não justificam o investimento na monta de R\$ 4.082.790,97 (quatro milhões oitenta e dois mil setecentos e noventa reais e noventa e sete centavos)”, continua afirmando que, “é importante salientar que para manter todo o aeroporto há um custo no valor de aproximadamente R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) por mês, ou seja, não é crível que só o projeto vai custar indiretamente para o Estado, valor suficiente para manter o aeroporto por mais de 01 ano”, e que “O Estado não teve capacidade financeira de pagar a prestação mensal devida a Infraero em valor aproximado de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais). Portanto, em uma análise técnica, jurídica e pela própria experiência no segmento, não é razoável realizar uma PPP, na qual o custo vai ser superior ao que o Estado já gasta na atualidade”.

### **RESPOSTA:**

Todos os cálculos realizados seguiram rigorosos padrões técnicos, e tiveram sua conferência realizada pela Grupo Técnico do Estado do Piauí, composto pela SUPARC e SETRANS, além de passar pela análise minuciosa da equipe técnica e econômica da SAC, que deu anuência ao mesmo através da Portaria n° 1.127, de 24 de setembro de 2021.

Destarte, não há que se falar que o projeto de concessão patrocinada do Aeroporto de Parnaíba, não tem viabilidade econômica.

### **ALEGACÃO n° 3: Da necessidade de especificar a dotação orçamentária e previsão na lei de diretrizes orçamentária:**

Aduz a impugnante que: “levando em conta o alto custo de investimento previstos na concessão patrocinada em discussão, torna-se indispensável que seja especificada a dotação orçamentária que garante o aporte”.

### **RESPOSTA:**

Esse questionamento já foi respondido no 1º Caderno de Perguntas e Respostas publicado no site [www.ppp.pi.gov.br](http://www.ppp.pi.gov.br), em 19/05/2021, resposta transcrita abaixo:

Sobre a contrapartida do governo, a forma de cumprimento da obrigação será negociada após o certame, período em que poderão ser delimitados aportes financeiros por parte do estado, ou em pagamento por bens imóveis. Além disso, o estado se comprometerá no início do período, primeiros 5 (cinco) anos, a subsidiar a maior parte dos custos operacionais do concessionário,

dando assim total viabilidade econômica e financeira para o projeto, com taxa de retorno do capital regulada e padronizada aos padrões das concessões de aeroportos federais. Fonte: 1º CADERNO, PERGUNTA E RESPOSTA 05.

**ALEGACÃO nº 4: Da inclusão do Aeroporto de São Raimundo Nonato na concessão:**

A impugnante alega que que os vultosos montantes previstos no instrumento editalício para contraprestação mensal podem ter decorrido da inclusão do Aeroporto de São Raimundo Nonato no estudo técnico da demanda, levando a projeções errôneas.

**RESPOSTA:**

O Aeroporto de São Raimundo Notato, foi fruto de estudo técnico, contudo não foi incluído para fins de modelagem econômico-financeira do projeto, foi feita a proposição de contrapartidas por parte do governo do Estado do Piauí, onde tais contrapartidas representam custos e encargos de investimento que dizem respeito apenas à concessão do aeroporto de Parnaíba.

**ALEGACÃO nº 5: Da exigência de atestado de capacidade técnica em desconformidade com a lei e em violação ao princípio da competitividade:**

A impugnante diz que “as normas contidas no edital não podem contrariar as disposições regulamentares da Agência Nacional de Aviação Civil, agência gestora aeroportuária, visto que as permissionárias devem a ela fiel obediência, e a legislação que dita as exigências de Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, é o RBAC 153”, completa aduzindo que, “o edital sob análise afronta claramente os princípios da legalidade, ampla concorrência e razoabilidade, devendo ser obrigatoriamente revisto, não podendo prosseguir enquanto não forem adequadas as exigências de qualificação técnica para adequar a apresentação de atestado contendo a atividade de maior relevância, afinal não se pode administrar aeroporto sem ser operador aeroportuário”.

**RESPOSTA:**

A ANAC classifica os aeroportos da seguinte forma:

- Classe AP-0: Aeródromo com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;
- Classe AP-1: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);
- Classe AP-2: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões);

- Classe AP-3: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões).

O Aeroporto de Parnáiba, pela classificação acima, se enquadra na classe AP-1, visto possuir média aritmética nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros.

Portanto, a exigência da qualificação técnica, leva em conta uma quantidade específica de passageiros, com justificativa e embasamento legal, sendo o atestado de capacidade técnica de administrar e operar aeroportos da classe AP-1 ou superior, totalmente compatível com o objeto licitado.

### III- DA DECISÃO

Em razão do que foi acima exposto, a Superintendência de Parcerias e Concessões, através desta Comissão Especial de Licitação, decide acolher a impugnação apresentada, posto que tempestiva, para no mérito julgá-la **IMPROCEDENTE**.

Teresina, 07 de dezembro de 2021.



Justina Vale de Almeida

**Presidente da Comissão Especial de Licitação- SUPARC**

#### Aprovo:



Viviane Moura Bezerra

Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC