

**AVULSO  
NÃO  
PUBLICADO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º 121-A, DE 2010**

**(Do Sr. Jovair Arantes)**

Propõe que a Comissão de Viação e Transportes realize ato de fiscalização sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pelo arquivamento (relator: DEP. JAIME MARTINS).

### **DESPACHO:**

**À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação interna nas Comissões

## **S U M Á R I O**

I - Proposta inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Relatório prévio
- Relatório final
- Parecer da Comissão

Sr. Presidente,

Com fulcro no art. 100, §1º, combinado com os artigos 60, incisos I e II, e 61 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, proponho a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, adote as medidas necessárias para realizar ato de fiscalização sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010.

1. Objeto da Proposta de Fiscalização e Controle:

O objetivo da Proposta de Fiscalização e Controle é a fiscalização da gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010, tendo em vista o favorecimento das empresas de aviação regular em detrimento das empresas de aviação geral. A proposta de fiscalização e controle refere-se ao suposto abuso de poder econômico praticado pela Infraero que, ao criar um quadro de grave insegurança jurídica, ameaça seriamente a continuidade das atividades econômicas das empresas de aviação não-regular. A Infraero não tem definido critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada.

2. Dos Fatos:

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa pública federal vinculada ao Ministério da Defesa, tem como missão “prover infraestrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional”. Após trinta e seis anos de existência, a Infraero atualmente administra sessenta e sete aeroportos, que concentram aproximadamente noventa e sete por cento do movimento de transporte aéreo regular do Brasil. A Infraero é responsável pela quase totalidade da circulação de passageiros provenientes de vôos internacionais e pela maior parte das atividades das empresas relacionadas à aviação não regular, conhecida também como aviação geral. As empresas de aviação não regular operam nas atividades de táxi-aéreo, uti/ambulância aérea, manutenção, hangaragem, compra e vendas de aeronaves, instrução, entre outras atividades. Verifica-se, assim, que a Infraero detém o monopólio da administração de aeroportos.

As empresas de aviação geral vêm sofrendo graves prejuízos decorrentes do favorecimento pela Infraero das empresas de aviação regular. A falta de investimentos, a ausência de ampliação das áreas aeroportuárias já existentes, a não realimentação do sistema aeroviário com a construção de novos espaços, enfim, a má gestão da Infraero ameaça gravemente a atividade de aviação geral, que fornece toda a mão-de-obra especializada à aviação regular. Ademais, a aviação geral é responsável pelo transporte de quase cem por cento dos malotes de movimentos bancários, pela remoção, em caráter emergencial, de feridos, enfermos e transplantados, pelo transporte de carga e de executivos. A aviação não regular é responsável ainda pela assistência à frota de aeronaves de pequeno e médio porte da Administração pública em geral.

As empresas de táxi-aéreo, de abrigo e manutenção de aeronaves são mais que meros prestadores de serviços, são, nos termos legais, cessionários ou permissionários de serviços aéreos públicos, tendo em vista que realizam funções indispensáveis aos administrados e à própria Administração Pública. O Estado, de fato, não possui capacidade ou estrutura para cumprir diretamente as funções e tarefas da aviação geral.

Para piorar a situação, a Infraero não tem definido critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada.

Apesar das funções relevantes exercidas pelas empresas de aviação geral, que compreendem a operação e o atendimento às necessidades de uma frota de onze mil e novecentas aeronaves (dados da ANAC fev. 2009), com um crescimento projetado para a aviação executiva de dez por cento ao ano no período 2007/2010 (dados ABAG), a INFRAERO pouco tem feito para atender ao crescimento dessa demanda.

A Infraero vem agindo de modo a dificultar ao máximo a atividade de seus cessionários nos recintos aeroportuários, em especial, aqueles que operam na aviação geral e às empresas que oferecem suporte. Sem qualquer critério, ao término dos contratos de concessão, alguns poucos cessionários têm seus contratos prorrogados, outros são tacitamente mantidos e outros são expelidos dos

aeroportos. Apesar de consecutivos resultados positivos em seus balanços e dos excedentes em caixa, a Infraero tem investido pouco na ampliação dos aeroportos. Além disso, a Infraero tem realizado poucas licitações sobre as vagas ociosas em seus sítios aeroportuários.

Além de não construir nenhum grande sítio aeroportuário há mais de vinte anos, a Infraero não tem destinado qualquer atenção relevante ao parque destinado à operação da aviação geral e à manutenção de suas aeronaves, provocando grave insegurança no segmento econômico.

A falta de disposição da INFRAERO para construir novos aeroportos ou para ampliar as áreas para a aviação geral ficou evidente durante o último seminário das Cidades–Sedes da Copa 2014, que aconteceu no Rio de Janeiro em 12/06/2009. Na ocasião, a Infraero apresentou o seguinte cronograma para *“corrigir eventuais divergências relativas a obras e investimentos previstos para os próximos anos” (sic)*:

- Aeroporto Internacional de Confins – Tancredo Neves

Obras: ampliação do Terminal de Passageiros

Valor: R\$ 215,5 milhões

- Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade

Obras: ampliação do pátio de aeronaves, infraestrutura para área de hangares de aviação geral e construção de nova torre de controle, entre outras.

Valor: cerca de R\$ 7 milhões (recursos da Infraero)

- Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos

Obras: construção do Terminal de Passageiros 3 e reforma de pistas e pátios.

Valor: R\$ 1,37 bilhão

- Aeroporto de São Paulo/Congonhas

Obras: construção de nova torre de controle e pátio de autoridades, reforma do pátio e da ala sul do terminal de passageiros.

Valor: R\$ 300 milhões

- Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim

Obras: reformas nos Terminais de Passageiros 1 e 2, ampliação do Terminal de Passageiros 2, Edifício Garagem, Terminal de Aviação Geral e ampliação do pátio de aeronaves.

Valor: R\$ 687,9 milhões

- Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho

Obras: ampliação da pista de pousos e decolagens.

Valor: R\$ 122 milhões

- Aeroporto Internacional de São José dos Pinhais/Curitiba – Afonso Pena  
Obras: Ampliação do sistema de pátios, infra-estrutura e obras complementares.  
Valor: R\$ 30 milhões

- Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek  
Obras: ampliação do Terminal de Passageiros.  
Valor: R\$ 439 milhões

- Aeroporto Internacional de Várzea Grande/Cuiabá – Marechal Rondon  
Obras: Complementação da reforma do Terminal de Passageiros.  
Valor: R\$ 30,90 milhões

- Aeroporto Internacional de Manaus – Brigadeiro Eduardo Gomes  
Obras: Reforma e ampliação do Terminal de Passageiros e da segunda pista.  
Valor: R\$ 793,5 milhões

- Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre  
Obras: construção de conector e quatro pontes de embarque.  
Valor: R\$ 8,75 milhões

- Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins  
Obras: reforma e ampliação do Terminal de Passageiros.  
Valor: R\$ 525 milhões s internacionais.

Assim, dez das doze cidades eleitas para sede dos jogos da Copa têm projetos de ampliação e modernização de aeroportos previstos pela INFRAERO, que planeja investir R\$ 4,25 bilhões ao longo dos próximos 5 anos. Por outro lado, não há menção sobre outros investimentos para a ampliação ou construção de outros sítios aeroportuários para o mesmo período.

Cabe destacar que a única menção sobre toda a aviação geral, nos investimentos programados pela Infraero, refere-se aos R\$ 7 milhões que serão aplicados em Pampulha, Belo Horizonte, de forma compartilhada com outras necessidades.

É relevante salientar que o aeroporto de Goiânia não recebe qualquer investimento há anos. As últimas tentativas de reforma foram objeto de diversas impugnações pelo Tribunal de Contas da União. O aeroporto de Goiânia está operando com déficit acima de cinquenta por cento para atender aos clientes da aviação regular. O referido aeroporto, além de concentrar mais de vinte oficinas para a manutenção de aeronaves, é o segundo maior centro de reparo e manutenção do país, atendendo a demanda de todo o Centro-Norte.

Em situação mais grave está o Campo de Marte, em São Paulo,

importante núcleo para a manutenção e operação da aviação geral, que vem sofrendo ameaças de ser fechado para dar lugar a uma estação de trem.

Diante de tal quadro, aparentemente, a intenção da INFRAERO seria a de esvaziar seus sítios aeroportuários para uso tão somente da aviação regular ou para outro fim ainda não definido.

Em suma, a INFRAERO vem denunciando todos os Termos de Concessões vencidos e vincendos, cientificando seus Concessionários sobre a impossibilidade de renovação das concessões, alegando a supremacia do interesse público, necessidade da observância do devido processo legal, entre outros. Entretanto, a supremacia do interesse público não pode desconsiderar os direitos e garantias fundamentais dos administrados.

### 3. Conclusão

Há fortes indícios de que a INFRAERO tem infringido a ordem econômica em relação aos seus cessionários, especialmente aos que se ocupam da atividade de aviação geral, com especial destaque ao exercício abusivo de sua posição dominante (monopólio e controle dos principais sítios aeroportuários do país).

A Infraero tem obrigado as empresas cessionárias a encerrar suas atividades, sem qualquer causa comprovada. O ambiente de total insegurança jurídica afeta gravemente a continuidade dos negócios, a segurança dos vôos e a própria atividade de aviação como um todo, ao impossibilitar qualquer planejamento de investimentos futuros.

A gestão da Infraero, desprovida de critérios técnicos ou econômicos, frequentemente impõe condições absurdas para a renovação da concessão, exigindo preços excessivos, aplicando aumentos injustificados, havendo variação de mais de cem por cento sobre o valor da permissão em um único sítio aeroportuário.

É imprescindível esclarecer, tendo em vista a ausência de outras obras de infraestrutura relativas aos interesses da aviação geral, a destinação das taxas recolhidas pela INFRAERO, cujo fluxo de caixa, relativo ao período 2008/2009, estava positivo e no valor aproximado de R\$ 1,4 bilhões.

Ante o exposto, requer-se a aprovação da Proposta de Fiscalização e Controle para que seja fiscalizada a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010.

Como está a alocação de espaços em aeroportos destinados ao segmento da aviação geral em comparação com os outros segmentos do transporte aéreo? Os preços impostos pela Infraero ao segmento de aviação não regular implicam em abuso de sua posição dominante? Há favorecimento da Infraero ao setor de aviação regular em detrimento do setor de aviação não regular? Que consequências poderão advir para o setor de transporte aéreo em decorrência da desarticulação do segmento de aviação geral? Qual a proposta ou planejamento da Infraero para o setor de aviação geral para os próximos anos? Quais critérios técnicos têm sido adotados pela Infraero para a cessão dos espaços em aeroportos?

Sala das Sessões, 4 de maio de 2010.

Deputado Jovair Arantes

Líder do PTB

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **RELATÓRIO PRÉVIO**

#### **I – SOLICITAÇÃO DE PFC**

Sob análise, Proposta de Fiscalização e Controle para que esta Comissão realize fiscalização “sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010.”

#### **II – COMPETÊNCIA DESTA COMISSÃO**

O art. 32, XX, “f”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, combinado com o parágrafo único do mesmo artigo, ampara a competência desta Comissão.

#### **III – OPORTUNIDADE E CONVENIÊNCIA**

A proposição em tela baseia-se em informações prestadas pelo autor da presente Proposta de Fiscalização e Controle de que haveria “o favorecimento das empresas de aviação regular em detrimento das empresas de aviação geral”, no que tange à gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos administrados pela Infraero.

Segundo informa o autor da PFC, nobre Deputado Jovair Arantes, a Infraero não estaria agindo de forma a atender aos princípios gerais de direito administrativo, conforme prevê o art. 37 da Constituição Federal, à medida que,



conforme informa: “A Infraero não tem definido critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada.”

Diante disso, ao tempo que se considera a atualidade da denúncia e a persistente inclusão das obras sob a responsabilidade da INFRAERO dentre as obras arroladas pelo TCU como as tidas com irregularidades graves, este Relator verifica que é inegável a oportunidade e conveniência desta proposição.

#### **IV – ALCANCE JURÍDICO, ADMINISTRATIVO, POLÍTICO, ECONÔMICO, SOCIAL E ORÇAMENTÁRIO**

Sob os aspectos administrativo, econômico e orçamentário é pertinente verificar a regularidade dos procedimentos no que tange a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros, sob a administração da Infraero, durante o período de 2006 a 2010, à luz do que dispõe os princípios gerais de administração pública, insculpidos ao art. 37 da Constituição Federal.

Com referência aos demais enfoques, não se vislumbram aspectos específicos que possam ser tratados na presente ação fiscalizatória, exceto pelos efeitos gerais invariavelmente benéficos que atingem a sociedade como um todo e que podem surgir de uma ação de fiscalização efetuada sob os auspícios do Poder Legislativo da qual resulte em correção de eventuais desvios e irregularidades.

#### **V – PLANO DE EXECUÇÃO E METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO**

A fiscalização solicitada terá melhor efetividade se executada com o auxílio do TCU ao qual caberia:

- a) realizar ato de fiscalização para verificar a regularidade dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 e 2010, além de apurar se os critérios adotados pela Infraero, quanto às escolhas das concessões, atendem aos princípios gerais de direito administrativo, mormente os de impessoalidade, de legalidade, de publicidade e de transparência;
- b) informar a esta Comissão, de forma sintética, a situação encontrada nos principais aeroportos do País, no que tange ao funcionamento dessas áreas, em especial aos referentes às cidades-sedes da Copa 2014 e do Aeroporto de Campo de Marte, em São Paulo, citados na justificação da presente PFC.

O apoio do TCU a esta Casa está assegurado em nossa Constituição Federal que permite ao Poder Legislativo acionar aquela Corte para realizar auditorias e inspeções em relação a qualquer pessoa física ou jurídica que



administre bens ou valores da União, conforme ressaltado nos artigos abaixo transcritos:

Art. 70. A fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pelo Congresso Nacional, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.

Parágrafo único. Prestará contas qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária.

Art. 71. O controle externo, a cargo do Congresso Nacional, será exercido com o auxílio do Tribunal de Contas da União, ao qual compete:

.....

IV - realizar, por iniciativa própria, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, de comissão técnica ou de inquérito, inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, ...;

.....

VI - fiscalizar a aplicação de quaisquer recursos repassados pela União mediante convênio, acordo, ajuste ou outros instrumentos congêneres, a Estado, ao Distrito Federal ou a Município.

Nesse sentido, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados assim dispõe:

Art. 24. Às Comissões Permanentes, em razão da matéria de sua competência, e às demais Comissões, no que lhes for aplicável, cabe:

.....

X – determinar a realização, com o auxílio do Tribunal de Contas da União, de diligências, perícias, inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades administrativas dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, da administração direta e indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo Poder Público federal.

V - encaminhar, através da Mesa, pedidos escritos de informação a Ministro de Estado;

## VI – VOTO

Ante o exposto, VOTO no sentido de que esta Comissão acolha a proposição em tela, com vistas à implementação desta PFC na forma descrita no Plano de Execução e na Metodologia de Avaliação acima apresentado.

Sala da Comissão, 08 de julho de 2010

**Deputado ABELARDO CAMARINHA**  
Relator

## OS DOCUMENTOS PRODUZIDOS DURANTE A IMPLEMENTAÇÃO DESTA PFC ENCONTRAM-SE NO PROCESSADO

### RELATÓRIO FINAL

#### 1 – RELATÓRIO

O Deputado Jovair Arantes propôs a PFC nº 121, de 2010, para que esta Comissão realizasse *“ato de fiscalização sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010”*.

Fundamentou o Autor a Proposta afirmando que as empresas de aviação vinham sofrendo “graves prejuízos” devido às ações da Infraero e que a empresa não possuía *“critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos”*, entre outros problemas com a administração da Infraero.

Em 10/11/2010, foi aprovado por esta Comissão o relatório prévio no qual se requeria o auxílio do Tribunal de Contas da União – TCU na realização de fiscalização nos contratos de concessões de áreas públicas.

#### 2 – EXAME DA MATÉRIA

O Tribunal de Contas da União aprovou em 22/06/2011 Acórdão nº 1.691, de 2011 – Plenário que respondeu aos questionamentos feitos pelo Autor desta PFC. A auditoria do Tribunal demonstrou serem infundadas as denúncias suscitadas, tal como indica trecho do relatório, a seguir:

##### “IV. Conclusão do Relatório

105. A partir das informações obtidas durante a auditoria e expressas neste relatório, passamos a responder conclusivamente as perguntas formuladas pelo Deputado Jovair Arantes:

a) Quais critérios técnicos têm sido adotados pela Infraero para a cessão dos espaços em aeroportos?

Os critérios técnicos para a distribuição e concessão das áreas aeroportuárias operacionais foram estabelecidos pela ANAC na Resolução 113/2009. A ANAC adotou o princípio de distribuição por critérios de demanda, conforme o movimento operacional da empresa no aeroporto. A nova sistemática encontra-se em fase de implementação nos aeroportos administrados pela Infraero.

b) Os preços impostos pela Infraero ao segmento de aviação não regular implicam em abuso de sua posição dominante?

Os contratos de concessão de uso de áreas operacionais, firmados pela Infraero com o segmento da aviação não regular, têm como

referência de preço a Tabela de Valores Básicos, a qual apresenta valores relativamente baixos, sem qualquer comparação com os praticados no mercado imobiliário e nas áreas comerciais. Não constatamos evidência de prática de preços abusivos no segmento de aviação não regular.

c) Como está a alocação de espaços em aeroportos destinados ao segmento da aviação geral em comparação com os outros segmentos do transporte aéreo?

Verificamos, nos aeroportos analisados, que não houve nenhum decréscimo na destinação das áreas para a aviação não regular, definida nos respectivos Planos Diretores. Em alguns aeroportos foi constado o acréscimo destas áreas. Constatamos, ainda, que a maioria dos aeroportos analisados possui hangares desocupados e/ou área não edificada disponível para a construção de hangares, necessitando somente que empresas interessadas formalizem seus pedidos junto à Infraero.

d) Há favorecimento da Infraero ao setor de aviação regular em detrimento do setor de aviação não regular?

Nos aeroportos analisados não foi constatada situação crítica que pudesse caracterizar atrito entre os setores da aviação e, conseqüentemente, possível favorecimento de um em detrimento do outro, visto que muitos aeroportos possuem hangares desocupados e/ou área não edificada para a construção de hangares.

e) Que conseqüências poderão advir para o setor de transporte aéreo em decorrência da desarticulação do segmento de aviação geral?

Nos levantamentos realizados, não foi constatada nenhuma ocorrência que pudesse indicar a desarticulação do segmento da aviação geral em razão da atuação da Infraero.

f) Qual a proposta ou planejamento da Infraero para o setor de aviação geral para os próximos anos?

Verificamos que o Plano Plurianual para o período de 2011 a 2014 contempla vários investimentos para a infraestrutura da aviação geral. Além disso, foi constatado o aumento de áreas reservadas para hangares e pátios da aviação geral em vários aeroportos. Ainda que porventura os investimentos previstos possam ser insuficientes frente à demanda crescente, os dados indicam que a Infraero não tem negligenciado as necessidades da aviação não regular”.

O Ministro Relator Marcos Bemquerer Costa frisou não foram identificadas *“impropriedades ou irregularidades nos procedimentos de concessão”*. O pleno do Tribunal acatou a sugestão do Ministro e o Acórdão nº 1.691, de 2011 foi aprovado com o seguinte voto e determinações, dentre elas a de arquivamento do processo de auditoria aberto pelo Tribunal:

#### **“VOTO**

Registro, preliminarmente, que atuo neste feito com fundamento no

art. 27-A da Resolução TCU 175/2005, em substituição ao Ministro Walton Alencar Rodrigues.

Cuidam os autos de auditoria realizada na Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – Infraero, para avaliar a regularidade dos procedimentos de concessão de áreas destinadas à exploração de serviço aéreo público em aeroportos brasileiros.

A fiscalização foi provocada por solicitação da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, conhecida e aprovada pelo Acórdão 3.385/2010, Plenário.

A Comissão informa que “a Infraero não tem definido critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada”.

A auditoria avaliou os critérios de concessão de espaços e de formação dos preços das áreas, o eventual favorecimento das empresas de aviação regular em detrimento das de aviação geral, e os investimentos previstos para o setor de aviação geral.

A unidade técnica respondeu adequadamente às questões formuladas. Conclui que: (i) os critérios para concessão de áreas aeroportuárias operacionais são claros e objetivos, e não privilegiam a aviação regular; (ii) os preços da tabela de valores básicos para concessão de uso de áreas operacionais são compatíveis com os decorrentes em procedimentos licitatórios; (iii) não houve decréscimo de áreas destinadas à aviação não regular; (iv) não há favorecimento às empresas de aviação regular; (v) não há desarticulação do segmento da aviação geral; (vi) houve aumento de áreas reservadas a hangares e pátios da aviação geral em vários aeroportos; e (vii) o Plano Plurianual 2011-2014 prevê investimentos para a infraestrutura da aviação geral.

Não se identificou, pois, impropriedades ou irregularidades nos procedimentos de concessão.

Feitas essas considerações, acolho as conclusões da unidade técnica e voto por que o Tribunal de Contas da União aprove o acórdão que ora submeto à apreciação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 22 de junho de 2011..”.

#### **9. Acórdão:**

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Solicitação do Congresso Nacional, encaminhada ao Tribunal pelo presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Deputado Milton Monti, por meio do Ofício P-313/10/CVT, de 10/11/2010, para que o Tribunal avalie a regularidade dos contratos de concessões de áreas destinadas à exploração de serviço aéreo público em aeroportos brasileiros, entre 2006 e 2010, nos termos da Proposta de Fiscalização e Controle 121/2010, de autoria do

Deputado Jovair Arantes, conhecida e aprovada pelo Acórdão 3.385/2010, Plenário.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator e com fundamento nos artigos 1º, inciso II, 38, incisos I e II, da Lei 8.443/1992, 17, inciso II, da Resolução 215/2008, em:

9.1. encaminhar cópia deste Acórdão, acompanhado do relatório e voto que o fundamentam:

9.1.1. ao presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, informando-o do atendimento integral à Solicitação formulada;

9.1.2. à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária;

9.2. arquivar o processo.

Verifica-se, assim, que as questões relevantes formuladas pelo Autor desta PFC foram respondidas a contento pelo Tribunal de Contas da União, pelo quê pugnava o Autor da Proposta de Fiscalização.

### **3 – VOTO**

Diante do que aqui foi relatado, VOTO pelo **encerramento e arquivamento da Proposta de Fiscalização e Controle nº 121, de 2010, uma vez que os trabalhos realizados por esta Comissão alcançaram os objetivos pretendidos.**

Sala da Comissão, Brasília, 10 de outubro de 2017.

**Deputado Jaime Martins**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou unanimemente pelo arquivamento da Proposta de Fiscalização e Controle nº 121/2010, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jaime Martins.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, José Aírton Cirilo, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio,

Marcelo Matos, Miguel Lombardi e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------