

CÂMARA DOS DEPUTADOS



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO

Nº 3375, de 2018

Do Sr. Deputado RÔMULO GOUVEIA

ao

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

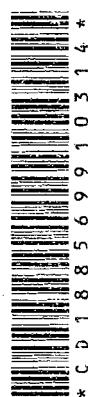
**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES N° 3375 ,DE 2018
(Do Sr. Rômulo Gouveia)**

**Requer informações ao
Excelentíssimo Senhor Ministro
dos Transportes, Portos e
Aviação Civil a respeito da
privatização de aeroportos no
estado da Paraíba pela Empresa
Brasileira da Infraestrutura
Aeroportuária - INFRAERO.**

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex^a, com fulcro no art. 50, §2º da Constituição Federal, e nos termos dos arts. 115, I e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ouvida a Mesa Diretora, sejam solicitadas Informações ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para que, através de consulta à Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, disponibilize as seguintes informações:

1. Quais as explicações para a privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.
2. Qual o montante e a natureza de investimentos de recursos públicos nos aeroportos de João Pessoa e Campina



* C 0 1 8 8 5 6 9 9 1 0 3 1 4 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grande no ano de 2017, e também a previsão de investimentos federais nesses aeroportos para os anos de 2018 e 2019.

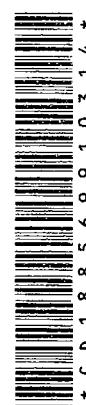
JUSTIFICATIVA

Chegou ao nosso conhecimento que o Ministério Público Federal - MPF da Paraíba cobrou da INFRAERO explicações sobre privatização de aeroportos da Paraíba, com o objetivo de esclarecer o aporte de verbas públicas em aeroportos que serão privatizados, tendo em vista a insuficiência de elementos que esclareçam integralmente as circunstâncias do processo de privatização dos aeroportos Castro Pinto (Bayeux) e João Suassuna (Campina Grande).

Em despacho, proferido pelo Procurador da República Antônio Edílio Magalhães Teixeira, o Ministério Público Federal - MPF ainda solicitou que a Infraero informasse sobre o impacto dos investimentos passados e futuros (de 2017 a 2019) no já lançado plano de concessões dos referidos aeroportos.

O procedimento investigativo foi instaurado a partir de comunicação do Ministério Público Federal - MPF em São Paulo sobre notícia de fato, formulada pela Associação Nacional dos Procuradores da INFRAERO - APINFRA, referente à notícia da privatização de vários aeroportos brasileiros divulgada pelo governo federal. Os aeroportos Castro Pinto e João Suassuna estão entre os que serão privatizados.

Segundo a APINFRA, haveria falsa motivação por parte do governo no despacho que



* C D 1 8 8 5 6 9 9 1 0 3 1 4 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

determinou a abertura de procedimento para concessão dos aeroportos, uma vez que todos os aeroportos administrados pela INFRAERO possuem capacidade para atender a demanda presente e futura.

Nesse sentido, dentro do papel constitucional desta Casa de fiscalização das políticas públicas, solicito ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito da privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

19 FEV. 2018

Sala de Sessões, em) de 2018.

Lote

RÔMULO GOUVEIA
Deputado Federal
PSD/PB





CÂMARA DOS DEPUTADOS

20/02/2018
11:55

MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESIGNAÇÃO DE RELATOR

Designo relator da seguinte proposição o senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente.

RIC 3.375/2018 - do Sr. Rômulo Gouveia - que "Requer informações ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito da privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO."



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DA PRIMEIRA-VICE-PRESIDÊNCIA

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO N° 3375/2018

Autor: Deputado Rômulo Gouveia - 3375/2018/PB

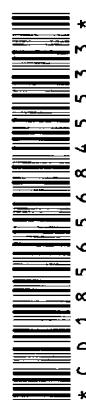
Destinatário: Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Requer informações ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito da privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Despacho: O presente requerimento de informação está de acordo com a Constituição Federal, artigo 50, § 2º, e com o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigos 115 e 116. Dispensado o relatório em conformidade com o § 1º do artigo 2º do Ato da Mesa nº 11/1991, o parecer é pelo **encaminhamento**.

Primeira-Vice-Presidência, em 22 de fevereiro 2018

Fábio Ramalho
Primeiro-Vice-Presidente





Câmara dos Deputados

RIC 3.375/2018

Autor: Rômulo Gouveia

Data da Apresentação: 19/02/2018

Ementa: Requer informações ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito da privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

Forma de Apreciação:

Texto Despacho: Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum" da Mesa, do parecer do senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

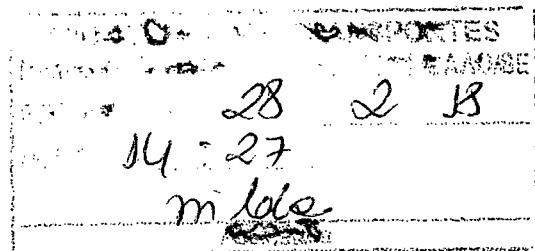
Regime de tramitação:

Em 23/02/2018


RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



9152759A44



Ofício 1ªSec/RI/E/nº 1865 /18

Brasília, 28 de fevereiro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
MAURÍCIO QUINTELLA
Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Requerimento de Informação

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3362/2018	Hugo Leal
Requerimento de Informação nº 3372/2018	Luciano Ducci
Requerimento de Informação nº 3375/2018	Rômulo Gouveia

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

Deputado JACOBO
Primeiro-Secretário

RECEBI NESTA DATA A PRESENTE DOCUMENTAÇÃO
EM _____ / _____ / _____
Nome por extenso e assinatura

Ponto:

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

AVISO Nº 29/2018/ASPAR/GM/MTPA

Brasília, de 9 de abril de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **GIACOBO**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia.

Senhor Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1^a Sec/RI/E/nº 1.865, de 28 de fevereiro de 2018, no qual Vossa Excelência encaminha a cópia do Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia, apresentado em 19 de fevereiro de 2018, que requer informações a respeito da privatização de aeroportos no Estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - Infraero.

A respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre Secretário, o Memorando nº 183/2018/GAB-SAC/SAC, de 14 de março de 2018, da Secretaria Nacional de Aviação Civil, desta Pasta, e anexo; bem como o Ofício nº 944/PRES/2018, de 28 de março de 2018, da Infraero, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

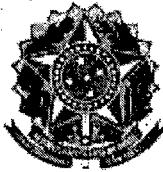
Atenciosamente,

VALTER CASIMIRO SILVEIRA
Ministro de Estado dos Transportes,
Portos e Aviação Civil

PRIMEIRA-SECRETARIA

Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.

Em 09/04/18 às 17h41
Servidor [Signature] Portador [Signature]
5876 Ponto



MÍNISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, QD.9, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar - Bairro Asa Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: 61 3311 7243 - www.transportes.gov.br

Memorando nº 183/2018/GAB-SAC/SAC

Brasília, 14 de março de 2018.

Ao(À) Chefe da Assessoria Parlamentar - ASPAR/MTPA

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia.

Em atenção ao Memorando nº 38/2018/ASPAR/GM (Sei nº 0795848), que trata sobre o Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia (PSD/PB), que requer informações a respeito da privatização de aeroportos no Estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária, informa-se que o assunto em tela foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias, que se manifestou, em relação primeiro item questionado, por meio da Nota Informativa nº 7/2018/DPR/SAC-MTPA (Sei nº 0828558), a qual transmitem. Por oportuno, informa-se que a resposta ao questionamento veiculado no segundo item do Requerimento de Informação nº 3.375/2018 está no âmbito de competência da Infraero, a qual, segundo registrado neste processo, já foi devidamente instada a manifestar-se.

Atenciosamente,

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO

Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Resende Prado, Chefe de Gabinete**, em 16/03/2018, às 15:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0831223** e o código CRC **A1BBD401**.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

Nota Informativa nº 7/2018/DPR/SAC-MTPA

Brasília, 13 de março de 2018

Assunto: **Requerimento de Informação nº 3.375/2018.**

1. Introdução

Vem à análise deste Departamento de Políticas Regulatórias (DPR) da Secretaria Nacional de Aviação Civil dos Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – SAC/MTPA o Despacho nº 247/2018/GAB-SAC/SAC (0797304), de 21 de fevereiro de 2018, o qual encaminha o Memorando nº 38/2018/ASPAR/GM" (0797304), de 21 de fevereiro de 2018, no qual a Assessoria Parlamentar deste Ministério encaminha o Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia (PSD/PB), que requer informações a respeito da privatização de aeroportos no Estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - Infraero.

O requerimento supra citado requer que sejam respondidos os seguintes questionamentos:

- 1- Quais as explicações para a privatização de aeroportos no estado da Paraíba pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.
- 2- Qual o montante e a natureza de investimentos de recursos públicos nos aeroportos de João Pessoa e Campina Grande no ano de 2017, e também a previsão de investimentos federais nesses aeroportos para os anos de 2018 e 2019.

Considerando as competências institucionais deste Departamento de Políticas Regulatórias e ainda que o requerimento foi também endereçado à Infraero por meio do Ofício nº 114/2018/ASPAR/GM (0795760), de 21 de fevereiro de 2018, a presente Nota Informativa se restringirá a prestar informações referentes ao questionamento número 1, alusivo às explicações para a privatização dos aeroportos do estado da Paraíba.

Para tal, será feita uma revisão do marco regulatório e das competências institucionais dos órgãos que integram o sistema nacional de aviação civil, bem como dos ritos envolvidos em um processo de desestatização de ativos pelo Governo Federal.

2. Análise

2.1. Marco Regulatório

A presente seção busca trazer informações relativas ao marco regulatório do setor, considerando seu arcabouço legal, os agentes envolvidos e

as diretrizes para a formulação de políticas públicas e regulação relativas à concessão de infraestrutura aeroportuária, no contexto do Programa Nacional de Desestatização – PND.

2.1.1. O Programa Nacional de Desestatização

O Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tem como objetivos fundamentais:

Art. 1º O Programa Nacional de Desestatização – PND tem como objetivos fundamentais:

I - **reordenar a posição estratégica do Estado na economia**, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a **reestruturação econômica do setor público**, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a **retomada de investimentos** nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a **reestruturação econômica do setor privado**, especialmente para a modernização da infraestrutura e do pátio industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das **prioridades nacionais**;

VI - contribuir para o **fortalecimento do mercado de capitais**, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrarem o Programa. (grifos nossos)

Desde o marco inicial do Programa Federal de Desestatização, instituído pelo Decreto nº 91.991, de 28 de novembro de 1985, os processos de desestatização se aperfeiçoaram, incorporando objetivos estratégicos como a modernização da infraestrutura, a adequada prestação de serviços públicos e a transferência de tecnologia para o país.

O programa de concessões de infraestrutura aeroportuária está estreitamente alinhado com os objetivos do PND, especialmente no que tange à reordenação da posição estratégica do Estado na economia, retomada de investimentos no setor e modernização da infraestrutura aeroportuária através da atração de capital privado para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura.

No setor aeroportuário os números refletem o sucesso do programa de concessões. Até o presente momento, as concessões de todos os 10 aeroportos incluídos no PND foram exitosas. O valor devido a título de contribuição fixa pela outorga dos ativos leiloados soma um montante de mais de R\$ 49 bilhões, os quais são arrecadados junto ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e reinvestidos no setor aeroportuário, garantindo a modicidade tarifária do sistema, além de investimentos em outras infraestruturas aeroportuárias e de navegação aérea, capacitação, entre outras medidas.

Apenas nos aeroportos já concedidos serão investidos pelo setor privado mais de R\$ 32 bilhões durante o período das concessões, sendo que desse valor, cerca de R\$ 13 bilhões já foram realizados. O montante já investido pelas concessões privadas é maior do que foi investido em toda a infraestrutura aeroportuária nacional nos 16 anos anteriores ao início das

concessões (1995 a 2010). O índice geral de satisfação do passageiro saltou de 3,86 para 4,38 em uma escala que vai até 5 no período 2013 a 2017. Os números refletem o êxito do programa federal de concessões e a importância de sua continuidade.

No que tange ao arcabouço institucional e administrativo dos processos de desestatização, também houve aperfeiçoamentos significativos, em que se destacam: a criação das agências reguladoras^[1], entre elas a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em 2005; a inserção de mecanismos de transparência e controle social, como as audiências e consultas públicas; e o aprimoramento do acompanhamento pelo Tribunal de Contas da União – TCU. A atribuição de acompanhamento dos processos de desestatização foi incluída no regimento interno da Corte, assim como a criação de normas e unidades técnicas específicas para as desestatizações^[2].

2.1.2. Fundamentação Legal

O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, prevê a possibilidade de concessão como uma das modalidades de exploração da infraestrutura aeroportuária:

- Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:
- I - diretamente, pela União;
 - II - por **empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias**, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
 - III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;
 - IV - por **concessão** ou autorização. (grifos nossos)

Dessa forma, a atribuição de aeroportos à Infraero tem embasamento legal no inciso II do art. 36. Enquanto nos aeroportos concedidos à iniciativa privada, o embasamento reside no inciso IV do mesmo artigo 36 do CBA.

A Constituição Federal de 1988 reafirmou o dispositivo do CBA ao prever expressamente o instituto da concessão para a exploração da infraestrutura aeroportuária:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, **concessão** ou permissão:

(...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a **infraestrutura aeroportuária**;

(...)

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de **concessão** ou permissão, sempre através de licitação, a **prestação de serviços públicos**. (grifos nossos)

As concessões de serviços públicos foram disciplinadas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que "Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal", regulamentando o serviço adequado, os direitos e obrigações dos usuários, a política tarifária, as regras para licitação e contratos de concessão, os encargos do poder concedente e do concessionário, as formas de intervenção e extinção, entre outras disposições.

A Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, regulamentou a matéria no âmbito do PND:

Art. 2º **Poderão ser objeto de desestatização**, nos termos desta Lei:

(...)

III - **serviços públicos objeto de concessão**, permissão ou autorização;

(...)

§ 1º **Considera-se desestatização:**

(...)

b) a **transferência, para a iniciativa privada, da execução de serviços públicos explorados pela União**, diretamente ou através de entidades controladas, bem como daqueles de sua responsabilidade.

(...)

Art. 4º As desestatizações serão executadas mediante as seguintes **modalidades operacionais**:

(...)

VI - **concessão**, permissão ou autorização de serviços públicos. (grifos nossos)

No caso específico das infraestruturas aeroportuárias, as concessões são regulamentadas pelo Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que "Dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão", definindo as condições para a exploração e as regras aplicáveis aos editais e contratos de concessões de aeroportos, entre outras providências.

As concessões também estão previstas no arcabouço do Sistema Nacional de Viação – SNV, conforme a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o SNV e dá outras providências, sendo, no caso da União, definidas no âmbito do Sistema Federal de Viação - SFV:

Art. 3º O **Sistema Federal de Viação – SFV** é composto pelos seguintes subsistemas:

I - Subsistema Rodoviário Federal;

II - Subsistema Ferroviário Federal;

III - Subsistema Aquaviário Federal; e

IV - **Subsistema Aeroviário Federal**.

(...)

Art. 6º A **União exerce suas competências relativas ao SFV**, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

I - (VETADO);

II - **concessão**, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;

III - parceria público-privada. (grifos nossos)

Por fim, cumpre informar que a desestatização de aeroportos está estreitamente alinhada com os ditames definidos pela Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que assim dispõe sobre as ações governamentais aplicáveis ao tema:

- Buscar a adequação contínua da capacidade da infraestrutura à expansão do transporte aéreo, inclusive por meio de delegação, conforme disposto na Constituição.
- Promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e

exploração de aeroportos, no todo ou em partes.

- Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários;
- Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.

De tal forma, resta nítida, neste arcabouço, a orientação para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária mediante o estímulo ao investimento em construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada.

2.2. Competências

2.2.1. Programa de Parceria de Investimentos (PPI)

Inicialmente, cumpre lembrar que a concessão de qualquer infraestrutura aeroportuária, enquanto transferência à iniciativa privada da execução de serviço público explorado pela União, é considerada como uma desestatização nos termos da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, razão pela qual deverão ser seguidos os procedimentos previstos na citada lei, dentre eles a recomendação, por parte do Conselho Nacional de Desestatização – CND, ao Presidente da República para aprovação da inclusão da infraestrutura aeroportuária no Programa Nacional de Desestatização – PND, conforme segue:

"Art. 6º Compete ao Conselho Nacional de Desestatização:

I - recomendar, para aprovação do Presidente da República, meios de pagamento e inclusão ou exclusão de empresas, inclusive instituições financeiras, serviços públicos e participações minoritárias, bem como a inclusão de bens móveis e imóveis da União no Programa Nacional de Desestatização;

(...)

Com a publicação da MP nº 727/2016, convertida na Lei nº 13.334/2016, que criou o PPI (Programa de Parceria de Investimentos), restou estabelecido ao Conselho do PPI exercer as funções anteriormente atribuídas ao CND, conforme segue:

Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República CPPI, com as seguintes competências:

(...)

V- exercer as funções atribuídas:

(...)

c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;

(...)

A Lei nº 13.334, em seu Artigo 4º estabelece ainda que o PPI será regulamentado por decretos que definirão:

I - as políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização;

II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria; e (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017);

III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

Ressalta-se, ainda, que o artigo 5º da referida lei estabelece que os empreendimentos do PPI serão tratados como prioridade nacional por todos os agentes públicos de execução ou de controle, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O artigo 6º, por sua vez, afirma que :

(...) os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive:

I - edição de planos, regulamentos e atos que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado, de forma a tornar segura sua execução no âmbito da regulação administrativa, observadas as competências da legislação específica, e mediante consulta pública prévia;

II - eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;

(...)

2.2.2. **Secretaria Nacional de Aviação Civil/MTPA - SAC**

A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) é órgão integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e tem, dentre as suas competências institucionais dispostas no art. 16 do Anexo I do Decreto nº 9000, de 8 de março de 2017, as seguintes atribuições:

Art. 16. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete:

I - assessorar o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil;

II - propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e para as ações governamentais a ela relacionadas, em articulação com a Secretaria de Política e Integração e, no que couber, com o Ministério da Defesa;

III - participar da formulação e implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e propor prioridades dos programas de investimentos;

(...)

V - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do SNV, relativo ao setor aeroportuário;

VI - elaborar e propor ao Ministro de Estado a aprovação dos planos de outorgas para a exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a ANAC no caso de transferência de exploração ao setor privado;

(...)

VIII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes ao PPI e a outros programas e iniciativas relativos ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias;

IX - monitorar as parcerias com a iniciativa privada relativas ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e articular com órgãos públicos e sociedade civil envolvidos;

(...)

Importante destacar o papel central da SAC/MTPA na formulação e

coordenação das políticas públicas bem como dos órgãos do sistema nacional de aviação civil. Tal papel se faz fundamental uma vez que a Secretaria detém a prerrogativa de pensar o setor como um todo.

Nesse sentido, a SAC/MTPA, em coordenação com os órgãos do setor, vem atuando no âmbito das discussões técnicas que visam o desenvolvimento da aviação civil brasileira, tendo como uma de suas principais vertentes a formulação de políticas para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura aeroportuária no País, incluindo tanto a coordenação da gestão dos investimentos públicos nos aeroportos quanto a estruturação de processos de parceria com o setor privado.

Espera-se que a parceria com a iniciativa privada induza a atração de investimentos produtivos para a expansão da infraestrutura aeroportuária, com a celeridade necessária para atender ao crescimento vertiginoso da demanda. Adicionalmente, trará ao Brasil novas experiências de modelos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão aeroportuária, incentivando o investimento em inovação por meio da concorrência entre aeroportos e da melhoria contínua da eficiência operacional.

Com isso, objetiva-se a prestação de serviços de qualidade aos usuários, aliada à gestão operacional sustentável, resultando em impactos positivos tanto para os passageiros como para a economia regional e nacional, funcionando assim como vetor de desenvolvimento local e de melhoria da qualidade de vida à população.

A participação da iniciativa privada na gestão da infraestrutura aeroportuária revela-se como uma alternativa importante para a desoneração do Estado, tanto no que se refere às necessidades de investimento quanto aos custos operacionais, e irá permitir que sejam atribuídas à iniciativa privada responsabilidades de investimento e gestão compatíveis com suas capacidades técnica, operacional e financeira.

Tem-se, assim, um planejamento promissor para os investimentos e para a gestão dos aeroportos brasileiros, unindo-se esforços públicos e privados onde cada um for mais adequado, com vistas a implantar no setor o ritmo de desenvolvimento proporcional ao desafio imposto pela crescente evolução da demanda por transporte aéreo no Brasil.

2.2.3. Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

No que tange ao Poder Concedente, com a criação da ANAC, por intermédio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, restou estabelecido que:

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, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

(...)

Portanto, na esfera Federal, a ANAC é a entidade legalmente competente por representar a União, enquanto Poder Concedente, nas concessões à iniciativa privada para exploração da infraestrutura aeroportuária,

no todo ou em parte.

2.2.4. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero

A Infraero, por sua vez, tem suas competências estabelecidas na Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e suas alterações posteriores, cabendo a estatal operar e administrar a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela SAC/MTPA, conforme estabelecido pela referida lei:

Art. 2º A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da Infraero, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela Infraero; e

II - a participação da Infraero e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

2.2.5. Tribunal de Contas da União - TCU

Por fim, a fiscalização dos processos de desestatização no âmbito da União é realizada pelo TCU, em observância ao seu regimento interno^[31]:

Art. 1º Ao Tribunal de Contas da União, órgão de controle externo, compete, nos termos da Constituição Federal e na forma da legislação vigente, em especial da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992:

(...)

XV - acompanhar, fiscalizar e avaliar os processos de desestatização realizados pela administração pública federal, compreendendo as privatizações de empresas, incluindo instituições financeiras, e as concessões, permissões e autorizações de serviço público, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e das normas legais pertinentes;

(...)

No caso de concessões de serviços públicos, a fiscalização pelo TCU dos processos de desestatização envolve quatro estágios de acompanhamento, incluindo a análise dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental que irão subsidiar a modelagem da concessão, além do monitoramento durante toda a execução do contrato de concessão.

2.3. Atual Processo de Concessão da Infraestrutura Aeroportuária

Primeiramente, conforme restou claro na seção anterior desta Nota Informativa, importante considerar que a concessão é um modelo de delegação complexo em todas as suas fases, iniciando pela própria decisão de conceder um serviço público, seguida pela preparação e realização do processo de concorrência com posterior acompanhamento da execução contratual. Envolve, assim, diversas decisões estratégicas que extravasam o âmbito da aviação civil, cujos resultados atingem a sociedade, direta ou indiretamente, de formas diversas.

Assim, entender e contextualizar as concessões de infraestrutura aeroportuária neste cenário é fundamental para a formulação de políticas setoriais, definição de diretrizes e concepção de projetos para o setor, à luz da Política Nacional de Aviação Civil – PNAC.

Conforme elencado acima, segundo os preceitos da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, compete ao Conselho Nacional de Desestatização - CND recomendar ao Presidente da República a inclusão da infraestrutura aeroportuária no Programa Nacional de Desestatização - PND, função esta transferida ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, através da Lei nº 13.334, de 2016.

Por meio da Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017, o Conselho opinou pela qualificação, no âmbito do PPI, dos Aeroportos de Congonhas - Deputado Freitas Nobre (São Paulo/SP), Gilberto Freyre (Recife/PE), Zumbi dos Palmares (Maceió/AL), Santa Maria (Aracaju/SE), **Presidente Castro Pinto (João Pessoa/PB)**, Orlando Bezerra de Menezes (Juazeiro do Norte/CE), **Presidente João Suassuna (Campina Grande/PB)**, Marechal Rondon (Cuiabá/MT), Maestro Marinho Franco (Rondonópolis/MT), Piloto Oswaldo Marques Dias (Alta Floresta/MT), Presidente João Batista Figueiredo (Sinop/MT), Barra do Garças/MT, Eurico de Aguiar Salles (Vitória/ES) e Macaé/RJ, recomendando ao Presidente da República a inclusão dos referidos ativos no PND. Referida resolução recomenda ainda que o MTPA seja designado como responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem da desestatização dos referidos aeroportos.

Deste modo, em 1º de setembro de 2017 foi publicado o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017/SAC/MTPA com o objetivo de chamar interessados para elaboração dos estudos técnicos para subsidiar a modelagem das concessões para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos objeto de recomendação para inclusão no PND e qualificação no PPI, conforme Resolução CPPI nº 14/2017.

No decorrer do prazo previsto esta SAC/MTPA recebeu 12 (doze) requerimentos de autorização para desenvolvimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos em tela.

O Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, por sua vez, incluiu os aeroportos supramencionados, à exceção do Aeroporto de Congonhas - Deputado Freitas Nobre (São Paulo/SP), no Programa Nacional de Desestatização ao tempo que os tornou qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

Ato contínuo, em 1º de novembro de 2017, esta SAC/MTPA publicou o Edital de Autorização dos Estudos (Edital CPE nº 3/2017) autorizando 8 empresas a elaborarem estudos técnicos para subsidiar a modelagem das concessões dos aeroportos incluídos no PND. O prazo para apresentação dos estudos foi de 120 (cento e vinte dias), tendo assim se encerrado no dia 02 de março de 2018.

Importante destacar que os estudos deverão apresentar relatórios detalhados de mercado, econômico-financeiro, ambiental e de engenharia por aeroporto de modo a subsidiar o processo de concessão, identificando os investimentos necessários em cada um dos aeroportos estudados.

No presente momento, os estudos encontram-se em análise pela Comissão de Seleção. Importante lembrar que os EVTEAs serão ainda levados a audiência pública e submetidos à análise do TCU.

Por fim, importante ressaltar que a atual rodada de concessões traz avanços em relação às demais. Uma importante inovação está nas concessões em blocos onde aeroportos superavitários serão concedidos juntamente com

aeroportos deficitários. Esse mecanismo de subsídio cruzado mostra-se importante no sentido de trazer sustentabilidade ao processo de concessões e ao sistema como um todo, pois, de outra forma, teríamos a concessão somente dos ativos superavitários e uma rede de aeroportos deficitários dependente de investimentos estatais tanto para sua operação e manutenção quanto para novos investimentos.

3. Conclusão

A presente Nota Informativa teve por finalidade analisar o Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia (PSD/PB), o qual requer informações a respeito da privatização de aeroportos no Estado da Paraíba pela Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária.

Considerando as competências institucionais deste Departamento de Políticas Regulatórias e ainda que o requerimento foi também endereçado à Infraero por meio do Ofício nº 114/2018/ASPAR/GM, de 21 de fevereiro de 2018, encaminhado a Assessora Parlamentar da estatal, a presente Nota Informativa se restringiu a prestar as informações contidas no questionamento número "1", referente às explicações para a privatização dos aeroportos do estado da Paraíba.

Após a revisão do marco legal envolvido na questão, restou claro que o programa de concessões de infraestrutura aeroportuária está estreitamente alinhado com os objetivos do PND e da PNAC, especialmente no que tange à reordenação da posição estratégica do Estado na economia, a retomada de investimentos no setor e a modernização da infraestrutura aeroportuária no país através da atração de capital privado para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura aeroportuária, permitindo melhor alocação dos investimentos públicos.

De igual modo, em consonância com as suas competências institucionais, a SAC/MTPA, em coordenação com os órgãos do setor, vem atuando no âmbito das discussões técnicas que visam o desenvolvimento da aviação civil brasileira, tendo como uma de suas principais vertentes a formulação de políticas para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura aeroportuária no País, incluindo tanto a coordenação da gestão dos investimentos públicos nos aeroportos quanto a estruturação de processos de parceria com o setor privado. Nesse sentido, a participação da iniciativa privada na gestão da infraestrutura aeroportuária revela-se como uma alternativa importante para a desoneração do Estado, tanto no que se refere às necessidades de investimento quanto aos custos operacionais.

Por fim, procedeu-se a uma revisão do processo de concessão dos aeroportos da atual rodada, em que, por meio da Resolução CPPI nº 14, o Conselho do PPI recomendou ao Presidente da República a inclusão de 14 aeroportos no PND, os quais foram inseridos no PND, à exceção do Aeroporto de Congonhas, por meio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017. Atualmente, os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que irão subsidiar a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos em epígrafe encontram-se em análise pela Comissão de Seleção.

Sendo o que compete para o momento, encaminho a presente Nota Informativa à Secretaria Nacional de Aviação Civil para conhecimento e demais

providências julgadas cabíveis.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN

Diretor de Políticas Regulatórias

[1] Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em 1996, Agências Nacionais de Telecomunicações (Anatel) e do Petróleo (ANP) em 1997, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) em 1999, Agências Nacionais de Saúde Suplementar (ANS) e de Águas (ANA) em 2000, Agências Nacionais de Transportes Terrestres (ANTT), Transportes Aquaviários (Antaq) e de Cinema (Ancine) em 2001 e Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005.

[2] Destaca-se a Instrução Normativa nº 27, de 07/12/1998, que dispõe sobre a fiscalização pelo TCU dos processos de desestatização.

[3] Resolução TCU nº 246, de 30 de novembro de 2011.



Documento assinado eletronicamente por **Ronei Saggioro Glanzmann, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias**, em 14/03/2018, às 11:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0828558** e o código CRC **670B4705**.

Referência: Processo nº 50000.005852/2018-07

SEI nº 0828558



Ofício n.º 944 /PRÉSI/2018

Brasília, 28 de março de 2018.

À Sua Excelência o Senhor

MAURÍCIO QUINTELLA MALTA LESSA

Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Esplanada dos Ministérios, Bloco R – 6º Andar

Assunto: Ofício no. 186/2018/ASPAR/GM, de 08 de março de 2018.

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Requerimento de Informação nº 3.375/2018, de autoria do Deputado Rômulo Gouveia, que solicita informações desse Ministério a respeito da privatização de aeroportos no Estado da Paraíba, (i) solicitando explicações para esta decisão de privatização e, ainda, (ii) montantes de investimentos de recursos públicos nos aeroportos de João Pessoa e Campina Grande no ano de 2017, bem como eventuais previsões de investimentos para os anos de 2018 e 2019.

2. Cabendo-me aqui responder, exclusivamente, em relação ao montante de investimentos aportados por esta Administradora nos citados aeroportos, informo que a INFRAERO, no ano de 2017, realizou investimentos no valor total de R\$ 735.569,00 (setecentos e trinta e cinco mil, quinhentos e sessenta e nove reais) no Aeroporto Internacional de João Pessoa – SBJP. Em 2018, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 6.694.527,00 (seis milhões, seiscentos e noventa e quatro mil, quinhentos e vinte e sete reais) no Aeroporto de Campina Grande – SBKG e R\$ 10.491.527,00 (dez milhões, quatrocentos e noventa e um mil, quinhentos e vinte e sete reais) no Aeroporto Internacional de João Pessoa – SBJP, não havendo, até o presente, planos de investimento para 2019, em quaisquer dos aeroportos mencionados.

Respeitosamente,

ANTÔNIO CLARET DE OLIVEIRA
Presidente



Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
CEP 71608-050 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
Fone: (0xx) (61) 3312-3210/3230 Fax: (0xx)(61) 3312-3034
HOMEPAGE: <http://www.infraero.gov.br>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PRIMEIRA-Secretaria

Ofício 1^aSec/RI/I/nº 2035 /18

Brasília, 11 de abril de 2018.

Exmo. Senhor Deputado
RÔMULO GOUVEIA
Gabinete 411 – Anexo 4

Assunto: **resposta a Requerimento de Informação**

RECEBI NESTA DATA A PRESENTE DOCUMENTAÇÃO. EM 11/04/18
Nome por extenso e legível: <i>Jairane Abraão</i>
Ponto: 122843

Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do Aviso nº 29/2018/ASPAR/GM/MTPA, 09 de abril de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em resposta ao **Requerimento de Informação nº 3.375/2018**, de sua autoria.

Atenciosamente,

Deputado GIACOBO
Primeiro-Secretário



Documento : 7619 - 1/LMR