

# COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

## PROJETO DE LEI Nº 2.026, DE 2021

Autoriza a União a realizar contratação de parceria público-privada, para concessão patrocinada, precedida de licitação, dos seguintes empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário, localizados no Estado do Amazonas.

**Autor:** Deputado Delegado Pablo

**Relator:** Deputado FELIPE RIGONI

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Delegado Pablo, objetiva autorizar a realização de parceria público-privada para concessão patrocinada de aeroportos públicos federais localizados no Estado do Amazonas.

De acordo com o autor, esta iniciativa legislativa em epígrafe origina-se de sugestão do Ministério da Infraestrutura, que, outrora, manifestou-se pela inclusão desta autorização legislativa de concessão patrocinada dos referidos aeroportos em eventual projeto de lei de conversão da Medida Provisória 1.024/2020, que prorrogava medidas emergenciais para a aviação civil brasileira.

Aduz o autor que todos os aeroportos já estão incluídos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND), em virtude de Decreto Nº 10.635/2021. Sobre o objeto da autorização legislativa, o eminente Deputado relata que esta modelagem é necessária e advém de recomendação da Secretaria de Aviação Civil (SAC), que recomendou a “concessão patrocinada” dos empreendimentos.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217508595000>

O projeto de lei em epígrafe foi despachado às Comissões de Viação e Transportes, onde obteve parecer pela aprovação, Finanças e Tributação (Mérito e art. 54 do RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 do RICD).

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II do RICD) e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de meritória proposta com vistas a alavancagem do setor aeroportuário do Estado do Amazonas. Sabe-se que o transporte aéreo é promotor de integração regional e fio condutor de crescimento econômico. Na região Amazônica em específico, tais questões são exponencialmente importantes, tendo em vista sua grande extensão territorial e a ausência de heterogeneidade de modais de transporte.

Atualmente, este Congresso Nacional e os órgãos de infraestrutura brasileiros se debruçam à baixa disponibilidade de transporte aéreo às comunidades amazônicas. Contrastados a este entrave e observada a baixa atratividade econômica dos aeroportos objetos do projeto de lei, o Ministério da Infraestrutura provocou o Conselho de Parcerias e Investimentos no sentido de se adotar a modelagem de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade patrocinada.

Quanto à modelagem, ensina a Lei N° 11.079, de 2004, especificamente em seu art. 2º, § 1º, que concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas na hipótese de envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. Aos aeroportos objetos da autorização legislativa em tela, recomenda-se tal modalidade, de contraprestação do parceiro público (União, no caso concreto),



a partir da constatação que a concessão administrativa ordinária não seria suficiente para efetivamente convocar a iniciativa privada ao empreendimento.

Tal constatação derivou da conjuntura de que todos os aeroportos objetos do projeto de lei em análise encontram-se deficitários, com carente infraestrutura, o que contribuiria à inércia da iniciativa privada na hipótese de concessão administrativa ordinária, dispensando-se a contraprestação da União. Ou seja, a concessão patrocinada é a **única modelagem possível** para se adquirir a desejada **viabilidade econômica** a fim de se transferir à iniciativa privada<sup>1</sup>.

Sobre a **concessão patrocinada em bloco** dos 8 aeroportos, optou-se por tal agrupamento na medida em que comungar ativos superavitários e deficitários resultam em equilíbrio na concessão e viabilidade econômico-financeira, em virtude do movimento compensatório entre os aeroportos, que perceberão um gestor uno usufruindo de lucro em certos ativos e prejuízo em outros<sup>2</sup>.

Ainda, a concessão patrocinada em bloco mostra-se factível ao caso concreto na medida em que são esperadas melhorias na gestão, eficiência operacional, redução do déficit econômico-financeiro e **integração regional** entre os aeroportos. Ao último tópico se confere atenção especial, uma vez que os aeroportos restam estrategicamente distribuídos, compreendendo substancial terreno do Estado do Amazonas e efetivamente integrando a região<sup>3</sup>.

Além disso, ressalta-se a importância logística destes aeroportos no sentido da integração com o Rio Amazonas e seus afluentes, o

<sup>1</sup> Nota técnica Nº 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

<sup>2</sup> Nota técnica Nº 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

<sup>3</sup> Nota técnica Nº 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217508595000>



que se mostrará indissociável ao escoamento da produção regional<sup>4</sup>. Evidenciado o mérito geográfico da modelagem, não se esquece, também, da peculiar relevância regulatório-administrativa da concessão em bloco.

No que concerne a relevância regulatória da concessão, pontua-se, primeiramente, a carência de expertise do poder municipal na operação e gestão dos aeroportos. A modelagem de PPPs do caso concreto atrai eficiência operacional e posiciona, **à gestão de um único agente especializado**, ativos que restam à gestão descentralizada dos municípios. De outra sorte, a concessão patrocinada ainda representará em alívio no que tange recursos municipais<sup>5</sup>.

Ademais, a **sinergia estadual** da concessão permite a formação de blocos aeroportuários pertencentes a um mesmo Estado, o que confere à modelagem robustas externalidades positivas, como unificada legislação tributária estadual e apenas um balcão de assuntos administrativos, qual seja, o Poder Executivo local. Assim, conclui-se que a ferramenta que se adota propicia, ao concessionário, segurança jurídica nas futuras operações aeroportuárias, o que é pilar indissociável da atração de investimentos<sup>6</sup>.

Notabilizada a relevância do processo de concessão patrocinada ora em análise, rememora-se a razão pela qual a proposta vem a análise deste Congresso Nacional. Assim, como anota a dicção da Lei N° 11.079/2004, especificamente ao art. 10, § 3°:



4

<sup>5</sup> Nota técnica N° 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

<sup>6</sup> Nota técnica N° 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217508595000>



*“As concessões patrocinadas em que mais 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração dependerão de autorização legislativa específica.”*

Tal *autorização legislativa específica* é a motivação que guiou a edição do Projeto de Lei objeto deste parecer. Quanto à proposta, a Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura estimou que a remuneração do parceiro privado contratado ao longo do período da concessão amontará cerca de 24 milhões de reais advindos de receitas tarifárias e não tarifárias e 466 milhões a título de contrapartida da Administração Pública (contraprestação pecuniária do parceiro público)<sup>7</sup>.

Dessa forma, a contraprestação da União no caso concreto corresponderia cerca de 95% da remuneração do parceiro privado, razão pela qual se editou o presente Projeto de Lei. Como exposto, os investimentos nos aeroportos são urgentes<sup>8</sup> e, em que pese a boa intenção do poder municipal no trato com a infraestrutura atual, é inegável que a expertise de um ente privado representará em novo panorama no que concerne a modernização dos aeroportos e eficiência das operações<sup>9</sup>.

Reforça-se que os aeroportos objetos desta autorização são fulcrais para atendimento da demanda local-regional por transporte aéreo, principalmente no que concernem as vocações econômicas destinadas ao

<sup>7</sup> Nota técnica N° 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.



<sup>8</sup> A fins de ilustração, confira-se:

<sup>9</sup> Nota técnica N° 28/2020/DPR/SAC – Minfra – a ser disponibilizada na ficha de tramitação.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217508595000>



turismo de negócios, turismo ecológico, táxi aéreo, transporte de cargas para exportação, apoio aos municípios vizinhos e integração regional da região. Entretanto, como aponta o Ministério da Infraestrutura, a carência de investimentos nesses aeroportos impede a gestão, modernização e manutenção das operações atuais existentes, o que justifica a modelagem de PPP patrocinada adotada.

Portanto, considerando a conveniência e oportunidade (Lei Nº 11.079/2004, Art. 10, I, “a”) e evidenciada a pertinência da concessão patrocinada para Aeroportos da Região Amazônica, quanto ao **mérito** (RICD, art. 32, X, “g”) somos pela **aprovação do Projeto de Lei Nº 2.026/2021**. Na ótica da admissibilidade (RICD, art. 54), sabe-se que se sujeitam ao exame de compatibilidade as proposições que impliquem aumento ou diminuição de receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os orçamentos (NI/CFT).

Sendo assim, quanto ao custeio da contraprestação pecuniária da Administração Pública a que se refere à PPP em análise, é sabido que o custeio do patrocínio da Administração se dará através de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que já detém, inclusive, funcional programática no PLOA 2022<sup>10</sup>. Dessa forma, concluída a autorização legislativa pelo Congresso Nacional, serão aportados recursos do FNAC para o custeio da PPP nas futuras peças orçamentárias, aduzindo-se, assim, a compatibilidade orçamentária e financeira da proposta.

Nesses termos, somos pela **compatibilidade e adequação orçamentária e financeira** do Projeto de Lei Nº 2.026/2021 e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei Nº 2.026/2021.

#### 39902 Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC

##### 00TW Pagamento de Indenização à Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN

Lei de Relicitação (Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017);  
Decreto de Relicitação (Decreto nº 9.957, de 06 de agosto de 2019);  
Decreto de qualificação do ASGA para Relicitação (Decreto nº 10.472, de 247 de agosto de 2020);

##### 00TX Contraprestação da União no âmbito de contratos de Parceria Público-Privada - PPP para Aeroportos da Região Amazônica

Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 (Programa Nacional de Desestatização);  
Lei de PPPs (Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004)



Sala da Comissão, em        de        de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**  
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217508595000>

