

## **AO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

### **EXMO. PROMOTOR RESPONSÁVEL – SOROCABA/SP**

**RAUL MARCELO DE SOUZA**, brasileiro, casado, advogado, titular da cédula de identidade RG nº 30.351.354-23 e inscrito no CPF sob o nº 288.123.258-23, Advogado inscrito na OAB/SP sob o nº 342.246 e **RODRIGO CHIZOLINI**, brasileiro, casado, titular da cédula de identidade RG nº 35.391.619-5, inscrito sob o CPF nº 301.355.108-60, Advogado inscrito na OAB/SP sob o nº 352.026, ambos com endereço profissional na Rua Cesário Motta, nº 339, Centro, Sorocaba, SP, vem, com base no inciso III do artigo 129 da Constituição Federal de 1988 e a Lei 7.347/1985, em razão de possíveis crimes contra a administração pública, oferecer

### **REPRESENTAÇÃO PARA INSTAURAÇÃO DE INQUÉRITO CIVIL E / OU AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

Em face do Exmo. Sr. **GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO**, Sr. **JOÃO AGRIPINO DA COSTA DORIA JUNIOR**, que pode ser encontrado no **PALÁCIO DOS BANDEIRANTES**, na Avenida Morumbi, nº 4.500, na cidade de São Paulo, CEP: 05650-905; O Secretário de Transporte e Logística do Estado de São Paulo, Sr. **JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO**, que pode ser encontrado na Rua Iaiá, nº 126, no bairro Itaim Bibi em São Paulo; O Diretor Geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), Sr. **MILTON ROBERTO PERSOLI**, podendo ser encontrado na Rua Iguatemi, nº 105, no bairro Itaim Bibi, na cidade de São Paulo.

### **I – DA CONCESSÃO DE AEROPORTOS ESTADUAIS PARA A INICIATIVA PRIVADA (CONCORRÊNCIA Nº 01/2021)**

1. A Agência de Transporte do Estado de São Paulo publicou, em abril de 2021, o edital de concorrência nº 01/2021, com

a finalidade de conceder, à iniciativa privada, vinte e dois aeroportos até então sob responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP).

2. Dessa totalidade de aeroportos, ocorreu a divisão em dois blocos: Noroeste e Sudeste, sendo que o aeroporto de Sorocaba está incluso neste último.

3. As empresas vencedoras foram: Consórcio Aeroportos Paulista – ASP e o **Consórcio Voa NW e Voa SE**, sendo esta última a responsável pelo Aeroporto de Sorocaba.

4. Este edital já é o segundo lote de concessão de aeroportos no Estado de São Paulo, isto porque, em 2016, foi aberto o edital de concorrência internacional nº 04, que terminou por conceder cinco aeroportos estaduais para o **Consórcio Voa São Paulo em 2017**.

5. Compreendendo pela existência de diversas irregularidades no edital de concorrência nº 01/2021, e pela manutenção de problemas já evidenciados pelo edital de 2016 (com término em 2017), faz-se necessário o oferecimento desta representação, diante dos fatos e motivos a seguir expostos.

## **II – DA METRAGEM DO AEROPORTO DE SOROCABA**

6. O edital nº 01/2021, como deve ser, esteve acompanhado de diversos anexos, dentre eles o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) que delimita qual a área exata que será concedida para exploração da iniciativa privada.

7. O PEA, com relação ao Aeroporto de Sorocaba, determinou:

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Sorocaba – SDCO, **medindo aproximadamente 2.289.616,40 m<sup>2</sup>**, composta pelas áreas descritas a

seguir, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 [...]:

8. Primeiramente, o artigo 38 da Lei nº 7.565/1986 apenas expressa que:

*“Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam”.*

9. Ou seja, referido artigo demonstra a necessidade de o entorno de qualquer aeroporto no Brasil seguir determinadas regras emitidas pelo Governo Federal, atualmente definidas pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), nada tendo relação com administração de posse de concessionárias.

10. A metragem de 2.289.616,40 m<sup>2</sup> foi questionada pela Prefeitura de Sorocaba, resumidamente, segundo arquivo do edital, por conter “inconsistências na Concorrência em relação as áreas descritas do Aeroporto de Sorocaba, apontando preocupação com eventual invasão sobre áreas públicas municipais”, o que causa mais estranheza foi a resposta da Comissão Especial de Licitação constituída pela ARTESP (anexo):

*De toda forma, quanto ao mérito, esclarece-se que a competência para definição da área de sítios aeroportuários e da União sendo que a área do Aeroporto de Sorocaba está descrita nas plantas disponibilizadas no data room do projeto. Não há previsão da ampliação da área do aerodromo em tela no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). No mais, as matrículas indicadas no Anexo 2 (PEA) são meramente referenciais e tem a função de auxiliar os interessados na localização dos aeroportos. Sendo assim, o sítio aeroportuário está contido nas matrículas indicadas no Anexo 2, o que não significa que a totalidade das áreas das matrículas*

*corresponda aos limites do sitio aeroportuário, já que as matriculas também versam sobre áreas outras que não são objeto da concessão.*

11. A informação prestada pela Comissão conflita com o próprio PEA, o qual, como visto, expressa claramente que o “aeroporto é composto pelas áreas descritas a seguir”.

12. Ora, o edital precisa ser o mais específico possível, porque ele possui força vinculante legal para com as diversas áreas e entidades da Administração Pública envolvidas.

13. Dentro das áreas descritas pelo edital, que supostamente englobam o aeroporto, convém citar algumas, claramente particulares, de terceiros não envolvidos com a licitação:

*2.4.1.1. Área de propriedade de **Embrasol S.A. Empresa Brasileira de Óleos**, medindo 1.331.000,00 m<sup>2</sup>, conforme a transcrição n<sup>o</sup> 18.880 do 1<sup>o</sup> Cartório de Registro de Imóveis de Sorocaba, conforme certidão datada de 10/06/2013.*

*2.4.1.2. Área de propriedade de **Olga Carvalho**, medindo 300,00 m<sup>2</sup>, conforme a transcrição n<sup>o</sup> 36.196 do 1<sup>o</sup> Cartório de Registro de Imóveis de Sorocaba, conforme certidão datada de 10/06/2016.*

*2.4.1.3. Área de propriedade de **Antonio Roberto de Carvalho**, medindo 450,00 m<sup>2</sup>, conforme a transcrição n<sup>o</sup> 36.365 do 1<sup>o</sup> Cartório de Registro de Imóveis de Sorocaba, conforme certidão datada de 02/05/2013.*

*2.4.1.4. Área de propriedade de **Eulália Martins de Azevedo Figueiredo**, medindo 300,00 m<sup>2</sup>, conforme a transcrição n<sup>o</sup> 55.417 do 1<sup>o</sup> Cartório de Registro de Imóveis de Sorocaba, conforme certidão datada de 02/05/2013.*

*2.4.1.5.*

*Área de propriedade de **Nadyr Martins de Azevedo**, medindo 300,00 m<sup>2</sup>, conforme a transcrição n<sup>o</sup> 55.418 do 1<sup>o</sup> Cartório de Registro de Imóveis de Sorocaba, conforme certidão datada de 02/05/2013.*

14. No mínimo, o edital deveria ter separado o que é propriamente área do aeroporto, do que é área referencial, que engloba o entorno, isto porque, **ao colocar tudo como uma única área, pode ocasionar grave problema, seja para a Prefeitura de Sorocaba, seja para o Estado ou à empresa Concessionária.**

15. **Os três croquis em anexo a esta representação são suficientes para demonstrar que a área do Aeroporto de Sorocaba é bem menor e mais específica do que consta no PEA.**

16. Situação semelhante aconteceu no Aeroporto de Jundiaí, concedido para o Consórcio Voa SP em 2017; na ocasião o edital colocou como pertencente ao Aeroporto uma área já ocupada pela ONG Mata Ciliar.

17. A Voa SP, entendendo ser de sua posse toda a área descrita no PEA, ingressou na Justiça com a reintegração de posse nº 1008556-85.2021.8.26.0309 contra a Mata Ciliar, como pode ser observado neste trecho da petição inicial:

*Entende-se por sítio aeroportuário toda a área descrita no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, (Anexo IV do Contrato de Concessão), documento por meio do qual se denota que se encontra incorporado ao patrimônio do Aeroporto de Jundiaí as áreas definidas no Decreto Estadual n.º 43.687/98.*

*Ao avaliar o referido documento, constata-se que a área total do Aeroporto em comento é de 30,61 hectares (trinta hectares e sessenta e um ares), constituindo-se em gleba “A”, com 20,11 hectares (vinte hectares e onze ares); gleba “B”, com 7,52 hectares (sete hectares e cinquenta e dois ares); e, gleba “C”, com 2,98 hectares (dois hectares e noventa e oito ares) [área alegada como invadida].*

18. Tragicamente, a Mata Ciliar corre risco de encerrar suas atividades de essencial preservação do meio ambiente,

diante de tão grave problema jurídico decorrente da contradição do edital de concessão de aeroportos em 2016<sup>1</sup>.

**19. Ora, se essa questão tão grave está ocorrendo em Jundiaí, baseada no PEA anexo àquele edital, o que a diferencia da situação de Sorocaba?**

**20. Qual é, de fato, a garantia de que todas as dezenas de matrículas anexas no PEA são apenas referenciais? Qual é a separação das matrículas propriamente ditas das meramente referenciais de zona portuária? Diante da inexistência de tal diferenciação, a atuação do Ministério Público é mais do que essencial, para evitar a repetição da questão ocorrida em Jundiaí/SP com a ONG Mata Ciliar.**

### **III – DO TRÁFEGO AÉREO**

21. O PEA, no seu tópico 3.2, expressou que não faz parte da concessão os serviços destinados à garantia de segurança da navegação aérea em área de tráfego dos aeroportos.

22. O PEA delegou tal responsabilidade para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

23. Ciente dessa situação, a Associação dos Concessionários, Empresas Aeronáuticas Intervenientes e Usuários do Aeroporto de Sorocaba (“ASOS”) impugnou o edital, considerando não ser suficiente a delegação de tarefa tão importante para a segurança dos usuários ao DECEA. A comissão respondeu apenas (anexo):

Esclarecemos que a Cláusula 5.4 do Contrato de Concessão e o item 3.2 do PEA determinam que os serviços destinados a apoiar e garantir a segurança à navegação aérea, inclusive quando prestados por meio de Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (“EPTA”), não fazem parte do objeto da concessão, se mantendo como

---

<sup>1</sup><https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2022/01/22/estado-emite-autorizacao-provisoria-para-permanencia-mata-ciliar-associacao-fala-em-fechamento.ghtml>

responsabilidade dos órgãos públicos titulares de competência sobre a matéria.

17. Nesse sentido, cabe única e exclusivamente ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (“DECEA”) a responsabilidade pelos serviços relacionados à segurança à navegação aérea.

18. Aqui, vale a pena rememorar que, de acordo com o subitem 3.2 do Convênio de Delegação nº 28 (celebrado pela União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, e o Estado de São Paulo, para a exploração do Aeroporto de Sorocaba): “As atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, assim como as respectivas tarifas. a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, não integram o objeto deste Convênio, permanecendo sob a responsabilidade do COMAER. nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, ou terceiro para quem aquele eventualmente delegue tais atividades”.

Por esta razão, **em que pese poder haver qualquer forma de delegação por parte dos órgãos federais competentes para a exploração dos serviços relacionados à navegação aérea, esta delegação não está compreendida – e, mais, sequer é permitida – no âmbito da delegação aeroportuária que respalda esta Concessão.** Deste modo, não há que se falar na confusão dos serviços de navegação aérea no âmbito desta licitação.

24. Perceptível que a resposta da Comissão reiterou aquilo que consta no contrato e no PEA, e mais, expressou que não poderia fazer tal concessão devido à legislação federal específica.

25. Ressalta-se que no primeiro lote de concessão de aeroportos, de 2016, o contrato previa a prestação desses serviços, sequer citando o DECEA, conforme exposto a seguir:

*2.2. Também se inclui no objeto da Concessão a prestação dos seguintes serviços destinados a apoiar e garantir segurança à*

*navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos: i. Serviços de Informação Aeronáutica (AIS); ii. **Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM)**; iii. Meteorologia (MET); iv. Instalações de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM); e v. **Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo**, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta), que já são de responsabilidade da Concessionária, nos termos deste Contrato.*

26. Considerando que tal obrigação foi concedida para o Consórcio Voa SP em 2017, por qual motivo não poderia o ser realizado agora? A Comissão de Licitação não explicou essa incongruência.

27. Ainda, mais gravoso observar que o DECEA não possui competência legislativa para a atuação de cuidados com as torres de segurança, conforme pode ser observado em seu próprio *site*<sup>2</sup>:

***Ao DECEA compete:***

*I - **gerenciar** as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do COMAER, proporcionando, também, o apoio logístico e a segurança de sistemas de informação necessários à realização dessas atividades;*

*II - estabelecer a ligação com órgãos externos ao COMAER, nos assuntos relativos à sua área de atuação;*

*III - **propor a política, elaborar programas e planos, bem como estabelecer normas, princípios e critérios pertinentes à sua área de atuação;***

*IV - **conceber, planejar, projetar, executar e fiscalizar a implantação de sistemas, equipamentos e infraestrutura específicos para as atividades de gerenciamento e controle do***

---

<sup>2</sup><https://www.decea.mil.br/?i=quem-somos&p=competencias>



*espaço aéreo brasileiro e de telecomunicações aeronáuticas do COMAER;*

*V - propor as necessidades de pesquisa e desenvolvimento, visando à racionalização do material necessário às suas atividades;*

*VI - procurar, selecionar e cadastrar as fontes logísticas, visando à mobilização, na sua área de atuação;*

*VII - apurar e julgar, por intermédio da Junta de Julgamento da Aeronáutica, as infrações das regras de tráfego aéreo cometidas por agente civil ou militar, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na legislação complementar, bem como adotar as providências administrativas que incluam o processamento, a cobrança de multas, a aplicação de penalidades e o reconhecimento dos respectivos recursos;*

*VIII - processar a cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea e do Adicional Tarifário correspondente;*

***IX - homologar empresas para execução e/ou prestação de serviços relativos às suas atividades;***

*X - certificar produtos de interesse do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) para aplicação no controle do espaço aéreo brasileiro;*

*XI - gerenciar o SISCEAB, o Sistema de Telecomunicações do COMAER (STCA), o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR) e o Sistema de Proteção ao Voo (SPV).*

28. Conforme exposto, o DECEA não executa o serviço propriamente dito, mas edita normas específicas e fiscaliza as empresas que trabalham com a segurança aérea.

29. Tanto que no Aeroporto de Sorocaba tal função é realizada pelo DAESP.

30. Dessa forma, o MP deve analisar por qual motivo a delegação permitida em 2017 foi retirada da atual concessão (2021) e como ficará, de fato, a segurança dos voos no Aeroporto de Sorocaba.

#### IV – IRREGULARIDADES DIVERSAS PRESENTES NO EDITAL

31. Além dos problemas já comentados, o edital possui falha na questão dos valores a serem obrigatoriamente investidos, exemplificaremos.

32. O anexo 18 do edital, prevê os seguintes investimentos obrigatórios para o Aeroporto de Sorocaba:

4	Sorocaba	11.986.601
4,1	Recapeamento, iluminação e repintura da pista de pouso e decolagem	4.334.112
4,2	Inclinação da pista (m2)	3.099.322
4,3	PAPI Pista 18	656.873
4,4	PAPI Pista 36	0,000
4,5	Sinais de Orientação Iluminados	306.541
4,6	Medidas mitigadoras de ruído	2.832.944
4,7	Licenciamento Ambiental	756.810

33. A partir de uma análise sucinta das licitações recentes realizadas pelo DAESP, observa-se que os sinais de orientação iluminados foram recentemente contratados pelo valor de R\$ 330.460,43 com a empresa FFL SINALIZAÇÃO COMÉRCIO E SERVIÇOS EIRELI (Tomada de Preços nº 001/DAESP/2020 – Processo nº 0110/2019/DAESP);

34. O mesmo ocorre com a questão da mitigação de ruídos, recentemente licitado pelo DAESP (planos específicos de zoneamento de ruído – PEZR, TOMADA-005-DAESP-2020), cujo vencedor foi o Instituto Para o Desenvolvimento Especial e Aeronáutico (IDEA) ao custo de R\$ 434.000,00.

35. Essas irregularidades, dentre outras que podem ser melhor constatadas por especialistas do setor aeroportuário, talvez sejam explicadas devido ao fato de que a análise de cada aeroporto foi realizada por uma empresa denominada IOS PARTNERS<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup><https://www.daesp.sp.gov.br/consultoria-contratada-pelo-daesp-realizou-visita-no-aeroporto-de-sao-manuel/>

36. A contratação de uma empresa estrangeira<sup>4</sup>, que não possui especialidade no trato com as questões envolvendo aeroportos, em detrimento da utilização do próprio quadro de funcionários técnicos da DAESP, pode ser um dos fatores da existência de tamanhas irregularidades no edital de licitação por concorrência em questão, mais um motivo que merece a devida atenção investigativa do Ministério Público.

## **V – DA LIGAÇÃO ENTRE O CONSÓRCIO VOA SP e o CONSÓRCIO VOA NW e VOA SE**

37. Conforme relatado no início desta Representação, o Consórcio Voa SP foi o vencedor da licitação do primeiro lote de aeroportos, em 2017, obtendo a concessão de cinco destes (Bragança Paulista, Campinas, Jundiaí, Itanhaém e Ubatuba).

38. Posteriormente, em 2021, o Consórcio Voa NW e Voa SE ganhou a concessão de mais onze aeroportos no Estado de São Paulo<sup>5</sup>.

39. A semelhança entre estes dois consórcios extrapola o nome, vejamos a composição acionária de cada um:

<b>CONSÓRCIO VOA SP – EDITAL DE 2016<sup>6</sup></b>
TERRACOM CONSTRUÇÕES LTDA;
ESTRUTURAL CONCESSÕES DE RODOVIAS LTDA;
MPE ENGENHARIA E SERVIÇOS S.A;
NOVA UBATUBA EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA;
ALC PARTICIPAÇÕES.

<sup>4</sup><https://www.google.com/search?q=ios+partners+public-private&aq=ios+partners++public-private&aq=chrome..69i57j33i160.9681j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

<sup>5</sup><http://www.voa-sp.com.br/2021/07/19/rede-voa-ganha-a-concessao-de-mais-11-aeroportos-em-sao-paulo/>

<sup>6</sup><http://www.voa-sp.com.br/2017/09/18/consorcio-voa-sao-paulo-esta-habilitado-para-assumir-a-concessao-de-cinco-aeroportos-estaduais-paulistas/>

CONSÓRCIO VOA NW E VOA SE – EDITAL DE 2021 (fonte: resultado da licitação).
TERRACOM CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES LTDA;
ESTRUTURAL CONCESSÕES DE RODOVIAS LTDA;
MPE ENGENHARIA E SERVIÇOS S.A;
NOVA UBATUBA EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA;
ALC PARTICIPAÇÕES.

40. Notável que a única diferença entre os acionistas está na Terracom Construções (NIRE 35201149604) e Terracom Concessões (NIRE 35235383219), sendo que ambas possuem como diretor o Sr. Antônio Carlos Costa, captado em áudio investigativo de corrupção no interior Paulista, no Município de Casa Branca.<sup>7</sup>

41. A ligação direta dos áudios e a investigação contra a Terracom já a coloca como suspeita na participação do presente edital, talvez por isso a sua mudança de nomenclatura, com criação de novo CNPJ.

42. Outro acionista, o Grupo MPE, também é investigado, neste caso em uma ação decorrente da Lava Jato:

*O Ministério Público Federal (MPF) denunciou o sócio e ex-diretores do Grupo MPE Montagens e Projetos Especiais S/A, o ex-diretor de Serviços da Petrobras Renato Duque, e operadores financeiros por crimes de corrupção e lavagem de dinheiro. Os crimes foram praticados em detrimento da Petrobras em decorrência de contratos firmados por consórcios integrados pela empresa MPE para o desenvolvimento de obras e serviços nas refinarias Henrique Lage – Revap II (São José dos Campos/SP), de Paulínia – Replan (São Paulo/SP) e Presidente Getúlio Vargas – Repar (Araucária/PR).<sup>8</sup>*

<sup>7</sup><https://www.terra.com.br/noticias/brasil/politica/audios-revelam-conversa-de-empresarios-sobre-propina-a-prefeito-de-casa-branca,c1f6bfb92f6586f07dccb3945d51b17c8q36pw95.html>

<sup>8</sup><http://www.mpf.mp.br/pr/sala-de-imprensa/noticias-pr/mpf-denuncia-socio-e-ex-diretores-do-grupo-mpe-operadores-financeiros-e-ex-diretor-da-petrobras>

43. No caso, a MPE ENGENHARIA E SERVIÇOS foi criada em uma tentativa, segundo o Tribunal de Contas da União, de burlar as sanções aplicadas ao Grupo Econômico, como demonstra reportagem da IstoÉ<sup>9</sup>:

*Ainda no âmbito da Lava Jato, uma das companhias do grupo MPE foi condenada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em dois processos. No mais recente, foi obrigada a devolver R\$ 743 milhões aos cofres da Petrobras, bem como pagar multa de R\$ 1 bilhão. Dois anos antes, em 2018, o TCU determinou que a MPE Montagens e Projetos Especiais fosse declarada inidônea por três anos, sanção que proíbe a empresa de participar de novas disputas por contratos públicos. Isso, porém, não aconteceu.*

***A MPE continua participando de licitações normalmente a partir de outra empresa: a MPE Engenharia e Serviços.***

*Em 2020, o caso voltou ao TCU. Concorrentes da MPE nessas licitações questionaram o tribunal sobre a participação da empresa nos pregões mesmo após ter sido condenada. Em nova decisão, o TCU entendeu que as sanções aplicadas à MPE Montagens e Projetos deveriam também se estender a outras empresas do grupo, como a MPE Engenharia e Serviços. Os ministros falaram em “fraude sucessória”.*

44. Ainda, contra o Consórcio Voa SP foi inaugurado o procedimento nº 08700.000737/2020-07 pela Superintendência Geral do CADE<sup>10</sup>:

*O procedimento foi instaurado após a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) encaminhar à SG os autos de uma denúncia apresentada pela Raízen, em que a empresa acusa a Voa SP de ter determinado a paralisação de suas atividades no parque de abastecimento de aeronaves. A paralisação teria ocorrido após a Voa SP publicar um edital de concessão de áreas em 5 aeroportos – incluindo o SBJD -,*

---

<sup>9</sup><https://istoe.com.br/a-lava-jato-nao-acabou-2/>

<sup>10</sup><https://www.ajdc.com.br/2020/03/17/154a-sessao-ordinaria-do-tribunal-do-cade/>

*em bloco, a um único distribuidor, para a exploração com exclusividade do serviço de fornecimento de combustível de aviação. Dessa forma, a Voa SP não só teria paralisado as atividades da Raízen, cujo prazo ainda não havia expirado, como também supostamente “concedeu à empresa vencedora do seu processo seletivo o regime de exclusividade e monopólio da atividade de distribuição de combustíveis dentro do aeródromo”.*

45. Além de todo o exposto, deve-se levar em consideração a questão já suscitada do ocorrido em Jundiaí, envolvendo a ONG Mata Ciliar e a Concessionária VOA SP, fato que pode acabar por se repetir na cidade de Sorocaba, tendo em vista o superdimensionamento da área.

46. Todos esses fatores, e a mudança singela de nome de “Consórcio Voa SP” para “Voa NW e Voa SE”, indicam a necessidade de uma investigação pormenorizada iniciada por este respeitável Ministério Público.

## **VI – DO DIREITO**

47. A Constituição Federal estabeleceu, no *caput* do artigo 37, que a Administração Pública deve respeitar, dentre outros, os princípios da legalidade e moralidade.

48. Considerando que o edital de concorrência nº 01/2021 concedeu o Aeroporto de Sorocaba, (i) com possíveis falhas nos valores da licitação, (ii) possíveis falhas de segurança no tráfego aéreo, (iii) superdimensionamento da área do aeroporto e ainda, tudo isso, para um consórcio cuja empresas estão sob investigação (iv), há a necessidade de análise do edital por parte desta Promotoria, que tem o dever de proteção dos princípios da administração pública.

## VII – DAS ATRIBUIÇÕES DO MINISTÉRIO PÚBLICO

49. O Ministério Público possui competência para a promoção de inquérito civil, bem como, caso seja necessário, o ajuizamento de uma ação civil pública.

50. Medida que se requer, conforme artigo 129 da Constituição Federal, completado pelo artigo 25 da Lei Orgânica Nacional do Ministério Público (Lei nº 8.625/1993):

*Art. 129. São funções institucionais do Ministério Público:*

*III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;*

*Art. 25. Além das funções previstas nas Constituições Federal e Estadual, na Lei Orgânica e em outras leis, incumbe, ainda, ao Ministério Público:*

*IV - promover o inquérito civil e a ação civil pública, na forma da lei:*

*b) para a anulação ou declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio público ou à moralidade administrativa do Estado ou de Município, de suas administrações indiretas ou fundacionais ou de entidades privadas de que participem;*

## VIII – DOS PEDIDOS

Tendo por base a necessidade de respeito aos princípios constitucionais da moralidade e legalidade, requer ao *Parquet* responsável a instauração do adequado inquérito civil.

Ainda, caso o órgão ministerial entenda necessário, requer seja ajuizada a respectiva ação civil pública.

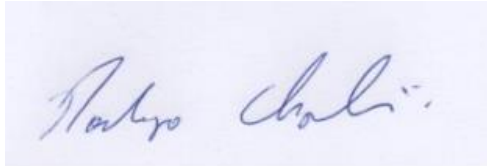
Termos em que,  
espera deferimento.

Sorocaba, 03 de fevereiro de 2022.

**RAUL MARCELO,**  
**OAB/SP 342.246.**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Raul Marcelo', written over a horizontal line.

**RODRIGO CHIZOLINI,**  
**OAB/SP 352.026.**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Rodrigo Chizolini', written on a light blue background.