

ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTE AO LEILÃO N.º 01/2022

Objeto: CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS AVIAÇÃO GERAL, NORTE II E SP/MS/PA/MG

Pela presente, a Comissão Especial de Licitação constituída pela Portaria nº 8.380, de 22 de junho de 2022, leva a conhecimento público as respostas aos pedidos de esclarecimento sobre o Edital, nos termos do disposto no item 1.15 do referido instrumento convocatório. As formulações apresentadas, bem assim as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o processo licitatório em referência, sendo de observância obrigatória por todos os licitantes.

SOLICITAÇÕES RECEBIDAS PELA ANAC

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
567.1	Contrato, Anexo 4	1o Esclarecimento: para as tarifas de importação/exportação (*), o Anexo 4 da minuta de contrato de concessão define o teto tarifário de capatazia aplicável às cargas importadas e exportadas em trânsito. O teto tarifário por peso bruto é R\$ 1,0955 por kg (2022), com tarifa mínima de R\$ 73,09; Esta tarifa é aplicável à carga em trânsito com permanência máxima de 24 horas no TECA. Excedido o período de 24 horas após a entrada da carga no TECA, devem ser aplicadas as tarifas de armazenagem e capatazia definidas e em vigor pelo aeroporto. Solicitamos confirmar se as tarifas para cargas internacionais de	A ANAC informa que o entendimento está incorreto. Embora a única tarifa, aplicável a atividades de cargas, submetida a um teto tarifário, seja a de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito, conforme item 3.2.2 do Anexo 4 ao Contrato, isso não significa que as demais tarifas não são regulamentadas. Há diretrizes a serem observadas pelo aeroporto para a definição de sua tarifação, conforme dispostas na Seção 4.4 do contrato: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, a exemplo daquelas descritas em manuais de organizações internacionais tais como International Civil Aviation Organization (ICAO), Internacional Air Transport Association (IATA) e Airports Council Internacional (ACI).

		<p>importação/exportação em trânsito NÃO são regulamentadas além das 24 horas iniciais. Essa informação é essencial para projetar futuros acordos contratuais entre o operador aeroportuário (novo concessionário) e os prestadores de serviços de carga aérea.</p> <p>* Tarifa de Armazenagem: associada aos serviços de armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto (TECA)s</p> <p>* Tarifa de Capatazia: associada aos serviços de movimentação e manuseio das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto (TECAs). A tarifa de Capatazia deve ser aplicada à carga importada em trânsito e à carga exportada em trânsito nos seguintes casos: i. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona primária estabelecidos em aeroportos, portos etc.; ii. Carga em trânsito internacional no país; iii. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona secundária, sob regime especial de trânsito aduaneiro; e iv. Demais casos de trânsito aduaneiro previstos na legislação aplicável.</p>	<p>(ii) a tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço; e</p> <p>(iii) as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, nos termos do Capítulo XV, cujo relatório deve ser apresentado à ANAC quando exigido.</p> <p>Adicionalmente, a seção 2.1.2 do Anexo 4 ao contrato dispõe que as tarifas são devidas quando da efetiva utilização dos serviços, equipamentos, instalações e facilidades e têm por finalidade remunerar a Concessionária pelos serviços prestados.</p> <p>Assim, conforme apresentado na seção 4.5 do contrato, a ANAC poderá suspender a implementação de propostas de tarifação quando estiverem em desacordo com as diretrizes apresentadas ou quando identificado prejuízo potencial aos usuários finais.</p>
--	--	---	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
567.2	Contrato, Anexo 4	<p>2o Esclarecimento: Os regulamentos tarifários geralmente se referem às cargas de Exportação e Importação “EM TRÂNSITO”. Em nosso entendimento, a carga “EM TRÂNSITO” pode ser interpretada de três maneiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interpretação 1: Para importação, Carga em Trânsito pode referir-se a todos os tipos de carga que foram desembarcadas e levadas ao TECA, nacionalizadas através de procedimento aduaneiro e finalmente entregues ao agente de transporte autorizado e/ou expedidor e/ou despachante (para importação). No caso de exportação, o mesmo se aplica no processo inverso. • Interpretação 2: Carga em Trânsito pode referir-se apenas à carga que está sendo transferida de um voo para outro voo (doméstico e/ou internacional); para outro TECA alfandegado ou depósito alfandegado localizado em zona secundária. • Interpretação 3: A Carga em Trânsito pode referir-se a qualquer tipo de carga que se encontre sob controle aduaneiro durante a importação/exportação, no aeroporto ou em outra instalação alfandegada fora do aeroporto. 	<p>A ANAC esclarece que Carga em Trânsito é aquela carga sob controle aduaneiro, não nacionalizada no aeroporto de descarga, destinada ao exterior ou a outros recintos alfandegados, de zona primária ou secundária, no território nacional, conforme dispõe item 1.2.1.2 do Anexo 04 do Contrato.</p> <p>No que diz respeito ao controle aduaneiro de cargas aéreas, esclarecemos que o este tema encontra-se fora do objeto da concessão. Eventual dúvida ou sugestão a respeito do tema deve ser encaminhada ao órgão responsável.</p>

		<p>Se a opção 3 for a interpretação correta, como a carga importada é controlada pela alfândega durante o transporte terrestre para outra instalação aduaneira (por exemplo, para um porto seco)? Pedimos gentilmente que esclareçam qual a correta interpretação de carga “EM TRÂNSITO”, ou indiquem o real significado, se nenhuma das opções acima for a correta.</p>	
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
567.3	Contrato, Anexo 4	<p>3o Esclarecimento:: O Brasil possui serviços de transporte terrestre com controle alfandegário (Road Feeder Services) operando entre aeroportos e especificamente nos aeroportos da 7a Rodada de Concessões?</p> <p>Na Europa, um Road Feeder Service (RFS) é um importante operador, contratado por uma empresa aérea, que realiza o transporte terrestre por meio de caminhões e que permite que os aeroportos estendam a sua área de influência para outros aeroportos próximos. Conforme indicado, na Europa, essas empresas permitem que a carga importada seja transportada de forma econômica entre aeroportos relativamente próximos, substituindo a necessidade de realizar voos de curta distância e que normalmente usam aeronaves de fuselagem estreita com espaço limitado. Os Road Feeder Services (RFS) são serviços transporte terrestre de carga aérea operados por caminhões entre aeroportos ou entre um grande expedidor e um aeroporto; estes serviços são sempre contratados por uma companhia aérea. A carga aérea é transportada por via terrestre, sob manifesto de carga (air bill) e indicando o número do voo. Na Europa, todas as</p>	<p>A ANAC esclarece que o controle aduaneiro de cargas encontra-se fora do objeto da concessão. Eventual dúvida ou sugestão a respeito do tema deve ser encaminhada ao órgão responsável.</p>

		<p>conexões RFS são adaptadas às chegadas e partidas de aviões específicos de um determinado aeroporto. O RFS geralmente oferece aos clientes a oportunidade de transportar remessas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Por carga total, por palete e por grupagem;2. Por unidades de carregamento (Unit Loading Devices – ULD); e3. Por categoria de peso, abrangendo faixas entre 1,2 a 24 toneladas.	
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
572	EVTEA	<p>Em vista do disposto nos Estudos de Engenharia acerca dos estudos e projetos existentes, entende-se que todas as obras iniciadas e que se encontram em andamento por determinação da Infraero e/ou Ministério da Infraestrutura são de sua inteira responsabilidade. Isto é, serão entregues finalizadas, totalmente operacionais e devidamente homologadas, quando necessário, pela Infraero/MinInfra, sem que haja qualquer ônus para a futura Concessionária. O entendimento está correto?</p> <p>Em caso negativo, favor disponibilizar rol de obras e os respectivos status em cada aeroporto.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
573	EVTEA e Contrato, Cap. VI, Seção IV	<p>Em vista do disposto nos Estudos de Engenharia acerca dos estudos e projetos existentes, entende-se que todas as obras iniciadas e que se encontram em andamento por determinação da Infraero e/ou Ministério da Infraestrutura são de sua inteira responsabilizado. Isto é, serão entregues finalizadas, totalmente operacionais e devidamente homologadas, quando necessário, pela Infraero/MinInfra, sem que haja qualquer ônus da futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, caso as Obras e Projetos Existentes listadas nos Estudos de Engenharia e Afins não sejam entregues finalizadas, totalmente operacionais e devidamente homologadas, entende-se que a Concessionária poderá solicitar reequilíbrio econômico-financeiro relativo ao custo para a conclusão dessas obras. O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está incorreto. O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato somente é realizado quando da materialização dos eventos de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente pela cláusula 5.2 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente, Capítulo V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS.</p> <p>Ressalte-se que o fato narrado no presente pedido de esclarecimentos não se encontra entre os riscos alocados ao Poder Concedente pela citada cláusula contratual.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
574	EVTEA e Contrato, Cap. VI, Seção IV	<p>Em vista do disposto nos Estudos de Engenharia acerca dos estudos e projetos existentes, entende-se que todas as obras iniciadas e que se encontram em andamento por determinação da Infraero e/ou Ministério da Infraestrutura são de sua inteira responsabilizado. Isto é, serão entregues finalizadas, totalmente operacionais e devidamente homologadas, quando necessário, pela Infraero/MinInfra, sem que haja qualquer ônus da futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, caso as Obras e Projetos Existentes listadas nos Estudos de Engenharia e Afins não sejam entregues finalizadas, totalmente operacionais e devidamente homologadas, entende-se que a Concessionária poderá solicitar reequilíbrio econômico-financeiro relativo ao custo para a conclusão dessas obras. O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está incorreto. O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato somente é realizado quando da materialização dos eventos de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente pela cláusula 5.2 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente, Capítulo V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS.</p> <p>Ressalte-se que o fato narrado no presente pedido de esclarecimentos não se encontra entre os riscos alocados ao Poder Concedente pela citada cláusula contratual.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
575	EVTEA e Edital, Anexo 22	<p>Consoante ao disposto no item 1.33 do Edital, estabelece-se que as proponentes são responsáveis pela realização de estudos, investigações, levantamentos e projetos acerca dos complexos aeroportuário objetos da licitação. Entretanto, ao observar informações quantitativas disponibilizadas acerca desses complexos aeroportuários, nota-se que há divergências entre documentos divulgados pela Infraero, o EVTEA elaborado para a Sétima Rodada e o Anexo 22 do Edital.</p> <p>Diante disso, solicita-se o seguinte esclarecimento: No caso de divergência quantitativa entre as informações disponibilizadas pela Infraero e os documentos que compõem o EVTEA da Sétima Rodada, qual desses documentos deve prevalecer para fins de elaboração do plano de negócios das proponentes?</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública e que as informações disponibilizadas pelo Poder Público e as presentes nos EVTEAS não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
576	EVTEA, Contrato e Anexo 4	<p>O valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado pelo EVTEA. Os EVTEAs assumem a utilização de Receita Teto para o cálculo das Receitas Tarifárias para o aeroporto de Congonhas. Tal projeção se mostra desalinhada com o Contrato, a modelagem apresentada resulta em tarifas 5% superiores ao determinado contratualmente, conforme o modelo financeiro elaborado pelo EVTEA. Sugere-se justificar/rever a projeção das receitas tarifárias.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
577	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	O valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado pelo EVTEA. Esta modelagem considera, desde o primeiro ano de Concessão, Categoria 1 para todos os 11 aeroportos do bloco, sendo que atualmente apenas o aeroportos de Congoneas está equadrado nessa categoria . Dessa forma, todos os aeroportos do bloco serão recebidos pelo novo operador já classificados na categoria 1 desde o primeiro dia da Concessão. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está incorreto. A classificação de aeroportos para finalidade de enquadramento em categoria de tarifação foi extinta pela Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019. Ademais, as regras para a definição das tarifas estão estabelecidas nas cláusulas 4.3 e seguintes do contrato e em seu Anexo 4.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
578	EVTEA, Contrato e Anexo 4	<p>O valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado pelo EVTEA. Nesta modelagem é assumida a utilização de Receita Teto para o cálculo das Receitas Tarifárias para o aeroporto de Congonhas desde o primeiro ano de Concessão. Esta modelagem, ao assumir tais hipóteses no primeiro ano da Concessão, implica em um aumento das tarifas, em termos reais, de cerca de 12%. Dessa forma, entendemos que Congonhas será recebido com o novo tarifário desde o primeiro dia da Concessão. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A ANAC informa que o entendimento não está correto. Conforme as cláusulas 6.8 e 6.9 do Contrato de Concessão, até o final do Estágio 2 da Fase I-A, aplicam-se os tetos tarifários vigentes nos respectivos aeroportos anteriormente à Data de Eficácia, sendo que, após o final do Estágio 2 da Fase I-A, o Teto Tarifário e a Receita Teto vigentes serão aqueles estabelecidos para o respectivo ano-calendário.</p> <p>Ademais, as regras para a definição das tarifas estão estabelecidas nas cláusulas 4.3 e seguintes do contrato e em seu Anexo 4.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
579	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, cumpre salientar que o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Ocorre que, as projeções macroeconômicas utilizadas para o cálculo do valor mínimo datam do início de 2021, bem como estas não foram atualizadas considerando a situação atual de instabilidade econômica na inflação, na taxa SELIC ou os eventos macroeconômicos em curso. Sugere-se atualizar o valor mínimo da outorga considerando o cenário econômico atual, de modo a evitar quaisquer projeções errôneas que possam impactar no sucesso das futuras concessões.	A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada .

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
580	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	<p>Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Dentre os 11 aeroportos, Congonhas é o de maior relevância em termos de volume de operações, receitas, capex e opex. Contudo, na atual modelagem foi observado um custo operacional para CGH menor a 6 BRL/WLU, que se mostra injustificado, na medida em que não foram identificadas justificativas para a adoção de tal premissa, nem análises sobre a viabilidade de atingir essa otimização de custos. Isso fica evidente diante da leitura da memória de cálculo, dos relatórios referenciais e dos benchmarks citados pela ANAC e pela SAC.</p> <p>Assim, entende-se que há a necessidade de rever o nível de otimização de custo projetado para o cálculo da contribuição inicial, em especial no aeroporto de CGH, tendo em vista a ausência de justificativas técnicas para o custo arbitrado.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
581	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	<p>Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Todavia, nessa modelagem, a receita não tarifária é projetada sem considerar as condições efetivas dos contratos que serão sub-rogados, como, por exemplo, o contrato relacionado à exploração do estacionamento de CGH.</p> <p>Assim, entende-se que há a necessidade de rever a receita projetada para o cálculo da contribuição inicial.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
582	Contrato, Cap. II, Seção V	Considerando que alguns contratos comerciais celebrados pela Infraero com antecipação de receitas futuras, as quais deverão ser proporcionalmente devolvidas aos cessionários em caso de rescisão antecipada dos respectivos contratos, entendemos que essa devolução proporcional será feita por aquele que recebeu o valor, sob pena de enriquecimento sem causa. Nosso entendimento está correto?	<p>Conforme item 3.1.7 do Anexo 25 do Edital - Minuta de Contrato de Concessão, constitui dever geral da futura Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário firmados pela Infraero nos respectivos aeroportos, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto aqueles que tenham sido celebrados, renovados ou aditados após a assinatura do contrato de concessão sem a aprovação da Concessionária ou que estejam em desacordo com o referido Contrato ou com a Portaria MInfra n. 93/2020, conforme itens 3.1.7.1 e 3.1.7.2. Nesse sentido, determina o item 5.5.22. da minuta contratual que constituem riscos da Concessionária os custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A. Por fim, registre-se que eventuais divergências havidas entre Concessionária e o operador aeroportuário atual durante a fase de transição operacional, inclusive no que tange à eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou à Infraero,</p>

			quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre ambas, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da apresentação dos documentos comprobatórios, na forma do item 2.23 da minuta.
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
583	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	<p>Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Contudo, não foi identificada, na projeção de custos operacionais dos EVTEAs, a inclusão dos custos de manutenção periódica na pista de pouso e decolagem, tais como medição de atrito ou desemborramento.</p> <p>Diante disso, questiona-se se o valor mínimo da contribuição inicial levou em consideração os referidos custos de manutenção na pista de pouso e decolagem.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
584	EVTEA e Contrato, Capítulo II, Seção IV	<p>Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Dentre os 11 aeroportos, Congonhas é o de maior relevância em termos de volume de operações, receitas, capex e opex. Na modelagem apresentada foi projetada uma margem operacional (Receita bruta - custos)/Receita bruta de 82-85% no período da concessão. Entretanto, não foram identificados dados na memória de cálculo, relatórios referenciais, nem benchmarks que justifiquem tal resultado ou a viabilidade de atingir a meta acima descrita.</p> <p>Diante disso, entende-se que as propostas comerciais das licitantes não devem se basear exclusivamente no EVTEA disponibilizado, visto que não há embasamento técnico para a margem operacional projetada para o cálculo da contribuição inicial, em especial no aeroporto de CGH.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A ANAC contribuição e esclarece que o entendimento de que as propostas comerciais das licitantes não devem se basear exclusivamente nos EVTEAs disponibilizado está correto. As informações disponibilizadas pelo Poder Público e as presentes nos EVTEAS não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
585	EVTEA, Contrato, Capítulo II, Seção IV e Anexo 2	<p>Em vista do montante disposto no item 4.23 do Edital, o valor mínimo da contribuição inicial prevista para o bloco SP/MS/PA/MG tem como base o valuation elaborado no EVTEA. Para a determinação da demanda máxima a ser processada em Congonhas, aeroporto com maior impacto no valuation do bloco, a capacidade máxima de pista foi estipulada como diretriz da Secretaria de Aviação Civil (SAC).</p> <p>Segundo a resposta à Contribuição nº 18762 da Consulta Pública, a SAC definiu que “para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros”. Ainda no mesmo parágrafo, a SAC informa que “tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), (...) conforme aponta o Ofício nº13/DCC01/5210”.</p> <p>Ocorre que os cenários de capacidade de pista analisados pelo DECEA e apresentados no Ofício nº13/DCC01/5210 consideraram o ponto de espera da cabeceira 17R na posição atual, em situação de não conformidade com a Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154.</p>	<p>Inicialmente cabe frisar que o EVTEA, bem como suas diretrizes de elaboração, não são vinculantes e suas premissas não são garantidas no contrato de concessão. Dessa forma, os direitos e deveres a serem considerados estão dispostos nas minutas de contrato e anexos, que já foram submetidos a consulta pública.</p> <p>Quanto ao questionamento sobre a garantia de isenção, somente será aceita solução de adequação da infraestrutura que atenda aos requisitos aplicáveis à especificação operativa prevista nas respectivas obrigações de investimento, não sendo admitida isenção de cumprimento de requisito legal mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco.</p> <p>No tocante ao item 3, o entendimento está incorreto. Isso, pois, o item 5.2.3.1 do Contrato estabelece que o não incremento da capacidade operacional observada quando da publicação do edital não configura a hipótese de que trata o item 5.2.3. Em outras palavras, confere risco ao Poder Concedente somente a redução da capacidade já existente, observada quando da publicação do edital, ocasionada por ato ou omissão de entes públicos.</p>

		<p>Nesse sentido, utilizando o próprio modelo de capacidade de pista do EVTEA, caso aplicada a distância de 380m entre o ponto de espera até a cabeceira, conforme definido no plano de desenvolvimento do estudo de engenharia, a capacidade de Congonhas seria reduzida de 44 para 37 movimentos por hora, com severos impactos no valor do ativo e, por conseguinte, do bloco.</p> <p>Solicita-se esclarecimento com relação às seguintes perguntas:</p> <p>1 - Dado que a capacidade de pista adotada para CGH se baseia em estudos com o ponto de espera na localização atual, será dada isenção de requisito de distância mínima entre o mesmo e o eixo da pista de pouso e decolagem?</p> <p>2 - Caso não seja dada a referida isenção, o DECEA garante a viabilidade de atingimento de 44 mov/h por hora com o ponto de espera deslocado conforme solução de engenharia do EVTEA?</p> <p>3 - Caso não se obtenha o incremento de capacidade dos atuais 33 para os 44 movimentos por hora de aviação comercial conforme previsto pelo EVTEA, o risco é da Concessionária somente nos casos em que tal situação se materializar por culpa exclusiva da Concessionária, conforme</p>	
--	--	---	--

		previsto no item 5.2.3.1 do contrato. Nosso entendimento está correto?	
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
586	Edital, Cap. V, Seção VII	Em vista do cronograma disposto no item 5.37.1, favor esclarecer que a ANAC tem expectativa de assinatura do contrato em 2022.	O Edital do Leilão nº 01/2022 conta, no seu item 5.37.1, com cronograma de eventos estimado, sendo certo que a partir da linha 15, quanto à "homologação do resultado e adjudicação do objeto pela Diretoria da ANAC", as previsões de data estão "em aberto". Isso porque, suscetíveis às consequências temporais relacionadas a complexidade ou brevidade das etapas antecedentes, tais eventos contarão com um dinamismo tal que torna temerária qualquer previsão. Há de se considerar, ainda, que a assinatura do contrato de concessão se sujeita a um crivo de conveniência e oportunidade da Administração, não cabendo a esta Comissão antecipá-lo. De todo modo, é possível afirmar que, feitas essas ressalvas, a par do que se tem até aqui quanto ao cronograma de eventos, é possível que o contrato de concessão seja assinado ainda em 2022.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
587	Edital, Cap. VI, Seção I	Consoante as cláusulas 6.2.4.6 e 6.2.4.7 do Edital, a qual estabelece o compromisso de integralização do capital social “em moeda corrente nacional” até a assinatura do contrato, entendemos que o capital social poderá ser integralizado mediante a transferência de créditos representados por precatórios tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional, ao menos no valor correspondente à Contribuição Inicial, observados os demais requisitos estabelecidos na Lei nº6.404, de 1976. Favor confirmar.	O entendimento não está correto. Conforme determina o item 6.2.4.7 do Edital, no estatuto social consolidado da Concessionária deve constar o compromisso de integralização do capital social, até a assinatura do Contrato, em moeda corrente nacional, nos valores mínimos estabelecidos pelos subitens do mencionado item.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
588	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Considerando que, nos termos da Constituição Federal, é facultado ao credor o uso de precatório para fins de pagamento de outorga de delegação de serviço público, entende-se válida a utilização de precatório tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional para pagamento da Contribuição Inicial, em atendimento ao item 6.2.4.6.</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório para pagamento da outorga. Acerca de referida previsão é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal, a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
589	Edital, Anexo 22	<p>Em vista da lista de bens presentes nos aeroportos, apresentada no Anexo 22, e de visitas técnicas que constataram a situação de degradação dos ativos, entende-se necessário esclarecer o status desses bens e o quantitativo a ser disponibilizado. Isso porque, o referido documento apenas apresenta uma lista mínima de bens, sem especificar, conquanto, se estes bens estarão em condições de uso pela futura Concessionária para sua operação.</p>	<p>A ANAC destaca que para fins do item 14.9 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital, sem prejuízo do disposto no item 2.3, de modo que a Concessionária receberá os sítios aeroportuários no estado em que se encontram.</p> <p>Ademais, relembra-se o previsto nos itens abaixo:</p> <p>2.22.10. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20.</p> <p>2.22.10.1. A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.</p> <p>(...)</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>(...)</p> <p>5.5.28. custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.22.11; e</p> <p>5.5.29. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da</p>

			Infraestrutura, conforme disposto na Seção IV do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto;
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
590	Contrato, Cap. III, Seção I	<p>Nos termos do item 3.1.7. da minuta de contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos RJ/MG, Norte II e SP/MS/PA (“Minuta”) a concessionária deverá assumir integralmente os deveres dos contratos que envolvam a cessão de espaços nos complexos aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas.</p> <p>Ademais, nos termos do item 3.1.41 da Minuta, a concessionária deverá realizar investimentos na infraestrutura para prover capacidade adequada para atendimento dos usuários durante toda a Fase II, em especial nos estacionamentos de veículos.</p> <p>Na hipótese de ampliação do estacionamento de veículos com a construção de um novo edifício garagem próximo ao atual (conforme item 2.6.1.2 do relatório 2 do EVTEA), haverá violação ao item 4.14 do termo de referência da Licitação Eletrônica 058/LALI-2/SBSP/2018, (“Licitação”) em que Hora Park Sistema de Estacionamento Rotativo Ltda. foi declarada vencedora e que deu origem ao Contrato de Concessão de Uso de Área do Edifício Garagem nº 02.2018.024.0051 (“Contrato”), que estabelece que “as áreas contíguas ao</p>	<p>A presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2022 após amplo processo de audiência pública.</p> <p>Ademais, a ANAC esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

		<p>Edifício Garagem (...) serão destinadas a atividades distintas” da atividade de estacionamento de veículos. O Termo de referência (anexo a este pedido de esclarecimento) é vinculante, nos termos do art. 31 da Lei nº 13.303/2016, pois integra o Anexo V do instrumento convocatório que deu origem ao Contrato.</p> <p>Sendo certo que a concessionária se subrogará nos deveres do Contrato, incluindo o dever de manter seu equilíbrio econômico-financeiro (item 13), é correto o entendimento de que, caso a concessionária realize a ampliação do estacionamento de veículos com um novo edifício garagem próximo ao atual, o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em virtude do rompimento das premissas conceituais da Licitação, com indenização de Hora Park, será conduzido pela concessionária?</p>	<p>De toda forma, esclarece-se que, de acordo com o item 3.1.7 do Contrato, caberá à Concessionária assumir os contratos de cessão de áreas vigentes, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, arcando, assim, com os custos de inadimplemento, aditamento ou extinção contratual.</p>
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
591	EVETEA	<p>Consoante contrato de cessão de espaço em CGH celebrado com a Leroy Merlin ("Megahouses Empreendimento Imobiliário" - TC n. 02.2017.024.0052), haverá a implantação de um grande empreendimento comercial. Esse, por sua vez, aumentará o fluxo nas vias de acesso ao aeroporto. Contudo, esse fluxo não necessariamente será de passageiros, mas sim clientes da Leroy Merlin. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p> <p>De toda forma, esclarece-se que em relação à capacidade das vias e sistema viário interno aos limites do sítio aeroportuário, informa-se que o dimensionamento para fins de atendimento contratual deve ser realizado a partir da demanda real, seja de veículos, passageiros ou aeronaves. Assim, deve-se considerar todo o fluxo de cada sistema, com suas características e necessidades reais.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
592	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Ao estabelecer o Novo Regime de Pagamento de Precatórios, a Emenda Constitucional nº 113/2021 alterou a redação do § 11 do artigo 100 da Constituição Federal, a fim de facultar ao credor a oferta de créditos líquidos e certos reconhecidos pelo ente federativo ou por decisão judicial transitada em julgado para pagamento de outorga de delegações de serviços públicos. O próprio § 11 também estabelece que tal faculdade possui o caráter de regra autoaplicável perante a União, havendo, desde logo, a possibilidade dos credores utilizarem desses créditos para quitação de outorga de concessões de serviços públicos. Dessa forma, não haveria necessidade de regulamentação prévia para utilização de precatórios para pagamento da contribuição inicial. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório para pagamento da outorga. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal, a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
593	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Entende-se que, para o pagamento da Contribuição Inicial, a futura Concessionária poderá utilizar, de maneira parcial ou integral, precatórios tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional que originalmente lhe são próprios ou adquiridos de terceiros, independentemente de haver ou não permissão expressa nos documentos editalícios. Caso os precatórios sejam utilizados parcialmente, o montante restante para o pagamento da Contribuição Inicial poderia ser adimplido mediante depósito de valor pecuniário. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório devido pelo ente federativo credor para pagamento da outorga sem menção a possível restrição quanto a efetivação em parte precatório em parte pecúnia. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal (podendo eventualmente tratar do esclarecimento ora suscitado), a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
594	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Entende-se que, para o pagamento da Contribuição Variável, a futura Concessionária poderá utilizar, de maneira parcial ou integral, precatórios tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional que originalmente lhe são próprios ou adquiridos de terceiros, independentemente de haver ou não permissão expressa nos documentos editalícios. Caso os precatórios sejam utilizados parcialmente, o montante restante para o pagamento da Contribuição Variável poderia ser adimplido mediante depósito de valor pecuniário. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório devido pelo ente federativo credor para pagamento da outorga sem menção a possível restrição quanto a efetivação em parte precatório em parte pecúnia. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal (podendo eventualmente tratar do esclarecimento ora suscitado), a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
595	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Considerando o novo regime previsto na Emenda Constitucional nº 113/2021, questiona-se:</p> <p>(i) Qual será o procedimento para a Concessionária utilizar precatórios tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional para o pagamento da Contribuição Inicial, incluindo prazo para indicação da intenção de utilização de precatórios e considerando que o pagamento é feito para o FNAC?</p> <p>(ii) Se haverá processo de verificação por parte da União/ANAC quanto ao seu validade, valor e titularidade? Em caso afirmativo, favor detalhar qual será o processo.</p> <p>(iii) Caso haja demora do Poder Concedente no processo de análise dos precatórios apresentados pela Concessionária para o pagamento da Contribuição Inicial, a Concessionária não poderá ser penalizada com base no cumprimento intempestivo do item 2.13 da Minuta de Contrato de Concessão, que estabelece que a Contribuição Inicial deverá ser paga em até 15 dias corridos após a assinatura do Contrato. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório para pagamento da outorga. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal, a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
596	Edital, Cap. III e Anexo 21	De acordo com a Cláusula 3.7.1 do Edital, no caso de inexistência de documento equivalente a algum dos documentos exigidos na Subseção III da Seção V do Capítulo IV do Edital, a declaração contida no Anexo 21 – Modelo de Carta de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente deverá ser acrescida da correspondente declaração de inexistência de débitos de natureza tributária e trabalhista exigíveis. Sobre a referida regra, está correto o entendimento de que a declaração de inexistência de débitos a que se refere a cláusula deve constar na própria Carta de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente, não sendo necessária apresentação de documento apartado?	Sim, conforme Anexo 21 do Edital - "Modelo de Carta de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente e de Declaração de Inexistência de Débitos Fiscais e Trabalhistas" a declaração de não haverem débitos de natureza fiscal e trabalhista poderá vir no mesmo documento de inexistência de documentação equivalente. Contudo, tratando-se de modelo de declaração e não há impedimento que as declarações sejam fornecidas de forma apartada em documentos distintos.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
597	Edital, Cap. III e Anexo 5	Caso uma Proponente que seja pessoa jurídica estrangeira pretenda nomear um indivíduo como representante legal e representante credenciado, está correto o entendimento de que poderá ser outorgada procuração única a tal indivíduo, contendo os poderes previstos no Anexo 5 do Edital, observadas as condições do item 3.9?	<p>Conforme o item 1.1.40 do Edital, os representantes credenciados são as pessoas autorizadas a representar as Proponentes em todos os documentos relacionados ao Leilão, exceto nos atos praticados junto à B3 - Brasil, Bolsa, Balcão. Ainda, o item 4.5 do Edital esclarece que os Representantes Credenciados são pessoas físicas, representantes legais estatutários, administradores ou procuradores, munidas de</p> <p>poderes de representação suficientes para a prática dos atos relativos ao certame, mediante a apresentação dos documentos previstos no item 4.6. No caso de licitante pessoa jurídica estrangeira, conforme o item 3.9 do Edital, considera-se Representante Legal a pessoa legalmente credenciada e domiciliada no Brasil, com poderes expressos, mediante procuração por instrumento público ou particular, com firma reconhecida como verdadeira por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, para receber citação e responder administrativa e judicialmente no Brasil, bem como para representá-la em todas as fases do processo, observado o disposto no item 1.25, condições essas que deverão estar expressamente indicadas em seus documentos de habilitação jurídica. Portanto, o Representante Legal será admitido como Representante</p>

			<p>Credenciado desde que apresente instrumento de representação que atenda à forma e conteúdo estipulados no Edital. Por fim, poderá ser outorgada procuração única nos moldes do modelo do Anexo 5 do Edital, observadas as condições previstas no item 3.9 e no item 4.6.3 do Edital.</p>
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
598	Edital, Cap. III e IV	No caso de Proponente pessoa jurídica estrangeira, está correto o entendimento de que os únicos documentos a serem registrados junto ao Cartório de Títulos e Documentos são aqueles mencionados nas Cláusulas 3.9.1 e 4.6.3.2 do Edital?	O entendimento não está correto. Os itens 4.6.3.2 e 3.9 do Edital do Leilão nº 01/2022 mencionam a necessidade de tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos para documentos específicos – comprovação de poderes em atos de outorga – mas não dispensam as proponentes da observância das demais previsões editalícias quanto à necessidade de autenticação e registro de documentos.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
599	Edital, Cap. III e IV	Caso uma Proponente que seja pessoa jurídica estrangeira outorgue poderes de representante legal e representante credenciado a um indivíduo, está correto o entendimento de que os documentos que deverão ser assinados pelo representante legal e pelo representante credenciado da proponente poderão ser assinados apenas uma vez por tal indivíduo, na qualidade de representante legal e credenciado?	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
600	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Caso, por qualquer motivo, o precatório tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional apresentado em pagamento da Contribuição Inicial/Variável seja nulo, no todo ou em parte, favor esclarecer qual o procedimento a ser adotado pelo Poder Concedente para efetivação/complementação do referido pagamento.</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório para pagamento da outorga. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal, a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório. Caso o precatório venha a ser rejeitado, a possibilidade de adoção de outro meio de quitação da obrigação será analisada em função do momento contratual, da causa da impossibilidade de uso do título judicial e, ainda, observadas as normas e disposições</p>

			contratuais incidentes sobre a matéria, sem que se olvide o tratamento isonômico assegurado a todos os proponentes e a lisura do processo licitatório, exceto se futura regulamentação dispôr de forma diversa
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
601	Edital, Cap. VI, Seção I	<p>Partindo do entendimento que precatórios tendo por devedor a União Federal ou a Fazenda Nacional poderão ser utilizados para o pagamento da Contribuição Inicial, entende-se que, caso o Poder Concedente identifique alguma nulidade no precatório apresentado pela Concessionária como pagamento da Contribuição Inicial, haverá a abertura de prazo para que a Concessionária regularize o pagamento. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Conforme preceitua a Emenda Constitucional 113/2021, é facultado ao devedor a oferta de precatório para pagamento da outorga. Acerca de referida previsão, é possível que haja futura regulamentação expedida pelo Governo Federal, a qual, se houver, será de cumprimento obrigatório para fins do Edital nº 01/2022 e do futuro Contrato de Concessão. De toda sorte, referido pagamento demandará a instauração de processo de checagem do precatório perante os órgãos competentes e credores, não se limitando à estrutura da ANAC, a fim de atestar a certeza e liquidez do título executivo apresentado. Caso haja qualquer óbice à compensação (e consequentemente ao pagamento da obrigação devida), por exemplo, porque o respectivo precatório foi declarado quitado, ilíquido ou outra razão cabível, cumpre registrar que tal hipótese compreende risco e responsabilidade atribuída exclusivamente à concessionária ao eleger realizar o pagamento por tal meio. Caso o processo de checagem chegue a bom termo, a respectiva quitação da outorga retroagirá à data de apresentação do precatório. Caso o precatório venha a ser rejeitado, a possibilidade de adoção de outro meio de quitação da obrigação será analisada em função do momento contratual, da causa da impossibilidade de uso do título judicial e, ainda, observadas as normas e disposições</p>

			contratuais incidentes sobre a matéria, sem que se olvide o tratamento isonômico assegurado a todos os proponentes e a lisura do processo licitatório, exceto se futura regulamentação dispôr de forma diversa
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
602	Edital, Cap. IV	De acordo com o disposto na cláusula 4.26 do Edital, entende-se que a prorrogação da vigência da garantia de proposta por prazo superior ao prazo original de 1 (um) ano será uma liberalidade da licitante. Assim, caso a licitante opte por não renovar a sua proposta, nenhuma penalidade será a ela aplicada, deixando a licitante apenas de participar do certame. Favor confirmar se o entendimento está correto.	O entendimento está correto. A prorrogação da validade da proposta econômica, na forma do item 4.26, está condicionada à solicitação da ANAC e à aceitação por parte da licitante.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
604	EVTEA e Contrato	O atual contrato de estacionamento está localizando no centro de maior movimentação do aeroporto, chegadas e saídas. Caso a nova concessionária venha a alterar a posição de maior movimentação, chegadas e saídas do aeroporto, a atual signatária do Contrato Hora Park - TC 02.2018.024.0051 terá direito a ter o estacionamento realocado às custas da Concessionária do Aeroporto. Conforma este entendimento?	<p>Conforme item 3.1.7 do Anexo 25 do Edital - Minuta de Contrato de Concessão, constitui dever geral da futura Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário firmados pela Infraero nos respectivos aeroportos, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto aqueles que tenham sido celebrados, renovados ou aditados após a assinatura do contrato de concessão sem a aprovação da Concessionária ou que estejam em desacordo com o referido Contrato ou com a Portaria MInfra n. 93/2020, conforme itens 3.1.7.1 e 3.1.7.2. Ressalta-se que caso opte por sub-rogar contratos em tal situação, as alterações decorrerão de livre negociação entre concessionária e contratada, sendo que a conduta a ser tomada pela Concessionária nesse caso é de sua inteira responsabilidade, por sua conta e risco, não vinculando, portanto, ao Poder Concedente. Assumirá, portanto, as condições estabelecidas até então vigentes para fins de cessão de áreas no complexo aeroportuário concedido. Como é inerente ao instituto da sub-rogação, a concessionária assumirá a posição da Infraero, atual operadora aeroportuária, no tocante aos deveres e direitos expressamente consignados no</p>

			<p>instrumento jurídico, de maneira que a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais, assim, futuras alterações desses contratos ou eventuais rescisões deverão ser negociadas pelas partes, que, para tanto, deverão observar as condições estabelecidas nos respectivos instrumentos de cessão.</p> <p>Nos termos das cláusulas 2.22.4 da Minuta de Contrato constante do Edital, caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
606	Contrato, Cap. II, Seção V	Tendo em vista que a Cláusula 2.22.8 do Contrato de Concessão dispõe que "[a] Concessionária poderá adquirir do Operador Aeroportuário os itens de estoque, por exemplo, materiais de consumo e peças de reposição, ficando este impedido de retirá-los do sítio aeroportuário até o final do Estágio 2", favor esclarecer se a Concessionária deverá pagar por tal aquisição. Em caso afirmativo, favor esclarecer como será o preço cobrado pela Infraero?	A ANAC esclarece que havendo interesse do concessionário ele poderá interagir com a Infraero para aquisição dos materiais de consumo e peças de reposição. Quanto aos valores, estes serão decorrentes do processo de negociação exclusiva entre as partes: concessionária e Infraero.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
607	EVTEA e Contrato	Caso a nova Concessionária construa novo estacionamento nas áreas dos bolsões B e C, conforme previsto no EVTEA, isso ensejará reequilíbrio contratual em favor da Estapar, conforme previsto no TR vinculante ao Contrato TC 02.2018.024.0051. Nosso entendimento está correto?	<p>A presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2022 após amplo processo de audiência pública. Ademais, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente fazer a análise direta do complexo aeroportuário e efetuar estudos, levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações neste endereço</p> <p>https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conteúdo/banco-de-dados.</p> <p>De toda sorte, esclareça-se que, conforme item 3.1.7 do Anexo 25 do Edital - Minuta de Contrato de Concessão, constitui dever geral da futura Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário firmados pela Infraero nos respectivos aeroportos, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto aqueles que tenham sido celebrados, renovados ou aditados após a assinatura do contrato de concessão sem a aprovação da Concessionária ou</p>

			<p>que estejam em desacordo com o referido Contrato ou com a Portaria MInfra n. 93/2020, conforme itens 3.1.7.1 e 3.1.7.2. Ressalta-se que caso opte por sub-rogar contratos em tal situação, as alterações decorrerão de livre negociação entre concessionária e contratada, sendo que a conduta a ser tomada pela Concessionária nesse caso é de sua inteira responsabilidade, por sua conta e risco, não vinculando, portanto, ao Poder Concedente.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
608	Contrato, Anexo 2	<p>O item 2.1.1.2. do Anexo 2 relaciona apenas uma situação no Pará em que o processo de desapropriação já se encontra em Fase Executória. Dessa forma, favor esclarecer (i) se há outras desapropriações na mesma situação àquela indicada no item 2.1.1.2 do Anexo 2; (ii) se a responsabilidade pelo prosseguimento da desapropriação é da Infraero.</p> <p>Ademais, favor fornecer o rol de desapropriações que ainda não estejam em fase executória.</p>	<p>A ANAC esclarece que é dever da concessionária, conforme estabelecido na cláusula 3.1.44 do contrato, promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95.</p> <p>Isto posto, confirma-se que a área mencionada no item 2.1.1.2 do Anexo 2 está em processo de desapropriação e regularização pelo Estado do Pará (Art. 38, §1º da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), declarada de utilidade pública pelos Decretos Estaduais nº 11.145, de 12 de março de 1979, e nº 1.143, de 14 de março de 1996, e de posse da Infraero.</p> <p>Sobre rol de desapropriações que ainda não estejam em fase executória, é importante ressaltar que os EVTEA, conforme dispõe o item 1.32 do Edital, não têm qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. Por conseguinte, cabe às Proponentes, de acordo com item 1.33 do Edital, a responsabilidade pela análise direta das condições dos respectivos</p>

			<p>Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração da concessão, suas áreas e eventuais ocupações e/ou desapropriações. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações disponível em https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
609	Contrato, Cap. III, Seção I	<p>cláusula 3.1.54.2.2 estabelece que os contratos de mútuos celebrados com partes relacionadas devem conter cláusula de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da contribuição variável ou risco de extinção antecipada da concessão. Entende-se por risco de extinção antecipada a decisão judicial ou administrativa no sentido de extinguir antecipadamente o contrato de concessão, após o devido processo administrativo com o direito ao contraditório e ampla defesa da concessionária. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. Risco de extinção antecipada é caracterizado por atos que dão início a processo administrativo ou judicial que possa culminar na extinção do contrato de concessão, como a solicitação pela concessionária de enquadramento em relicitação, pedido de recuperação judicial, instauração de processo de caducidade ou o ajuizamento da ação de rescisão judicial.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
610	Contrato	Tendo em vista que Infraero não realiza o pagamento de PIS e COFINS e demais tributos incidentes sobre água e energia relacionados à exploração das atividades aeroportuárias, favor esclarecer se a futura Concessionária deverá pagar tais impostos sobre estes insumos para suas atividades?	<p>Sobre as obrigações tributárias, informa-se que deverão ser observadas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o Contrato de Concessão a ser firmado não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.</p> <p>Ademais, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
611	Contrato, Cap. V, Seção I	<p>Com relação à cobrança do IPTU, entendemos que a Concessionária será responsável pelo pagamento deste imposto apenas sobre as áreas comerciais do aeroporto, destinadas às atividades econômicas não sujeitas à tarifação. Assim, caberá reequilíbrio econômico-financeiro com fundamento na cláusula 5.2.7.1 do Contrato de Concessão caso a Concessionária seja obrigada a pagar IPTU sobre as áreas operacionais destinadas a atividades sujeitas à tarifação. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto. Nesse sentido, informa-se que, segundo o item 5.2.7 e 5.2.7.1 da Minuta de Contrato de Concessão, o Poder Concedente somente suportará os custos decorrentes de impostos até então não aplicáveis, embora já existentes, se a cobrança destas obrigações tiver por origem a alteração da legislação tributária, inclusive decorrente de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores. Há de se destacar que, conforme a cláusula 5.2.7, a alteração tributária deve incidir sobre as receitas tarifárias ou afetar os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
612	EVTEA	<p>Em 07 de julho de 2020 a CETESB emitiu um Comunicar-se (Anexo 1 – Regularidade Ambiental), no processo CETESB.000233/2020-93, concedendo prazo até 31 de janeiro de 2021 para apresentação de “os estudos de investigação detalhada e plano de intervenção de todas as áreas do sítio aeroportuário do Aeroporto de Congonhas”. Desse modo, Solicitamos apresentação dos estudos realizados pela Infraero para atendimento do processo em tela, em atendimento à solicitação da CETESB, bem como qual a situação das áreas contaminadas atualmente.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
613	EVTEA	<p>Em 07 de julho de 2020 a CETESB emitiu um Comunicar-se (Anexo 1 – Regularidade Ambiental), no processo CETESB.000233/2020-93, concedendo prazo até 31 de janeiro de 2021 para apresentação de “os estudos de investigação detalhada e plano de intervenção de todas as áreas do sítio aeroportuário do Aeroporto de Congonhas”. Desse modo, Solicitamos apresentação dos estudos realizados pela Infraero para atendimento do processo em tela, em atendimento à solicitação da CETESB, bem como qual a situação das áreas contaminadas atualmente.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
614	EVTEA	Consta no EVTEA que a Infraero abriu dois processos de licitação para atender o Gerenciamento de Áreas Contaminadas em 2019 e 2020 relacionados ao aeroporto de Congonhas. Favor esclarecer o status das respectivas contratações e se os serviços foram executados.	A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada .

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
615	Edital, Cap. V, Seção I	A Cláusula 5.1 prevê que os documentos referentes às Declarações Preliminares, Documentos de Representação e Garantia da Proposta deverão ser, preferencialmente, protocolados por meio do sistema eletrônico de controle de processos utilizado pela ANAC. Em relação ao sistema eletrônico mencionado, favor confirmar que ele diz respeito ao sei! da Agência. Em caso negativo, qual será o sistema utilizado? Além disso, será possível realizar testes no sistema antes da data de entrega dos documentos como meio de garantir o adequado funcionamento do sistema?	Sim, o sistema eletrônico de controle de processos citado no item 5.1 do Edital é o SEI! da Agência. Na sessão pública de esclarecimentos ao edital do leilão, realizada no dia 22 de julho, foram realizadas demonstrações do funcionamento do sistema.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
616	EVTEA	Em relação às condicionantes ambientais da Licença de Operação Municipal que atualmente está sob renovação no Órgão Estadual, favor detalhar o status de cumprimento das condicionantes que permanecem em vigência.	A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada .

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
617	Edital, Cap. V, Seção I	Caso a Proponente opte por apresentar os documentos de que trata o item 5.1 em meio físico, está correto o entendimento de que as duas vias dos documentos exigidas na Cláusula 5.1.1 deverão ser inseridas no mesmo invólucro?	Está correto o entendimento. De todo modo, não constitui irregularidade caso cada via de cada documento conste de invólucro próprio. O que não se admitirá é que os documentos referentes ao item 5.1 (Declarações preliminares e Garantia da Proposta) e 5.2 (Proposta Econômica) constem do mesmo invólucro, já que serão abertos e analisados em momentos processuais distintos.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
618	EVTEA	Favor esclarecer a posição atualizada sobre a renovação da Licença de Operação do Aeroporto de Congonhas.	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
619	EVTEA	<p>Favor esclarecer se a Infraero tem controle dos estudos de Áreas Contaminadas e dos processos ambientais que os cessionários tem junto aos órgãos ambientais, bem como se há o controle do andamento dos processos e das documentações elaboradas para atendimento de exigências ambientais.</p> <p>Em caso positivo, favor disponibilizar relatório detalhado.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
620	EVTEA	<p>A planilha disponibilizada no data room referente aos seguros ("Dados Seguros_Ref 7ª RODADA"), em sua aba Sinistros RC, não apresenta os valores envolvidos nos eventos mapeados, o que não permite avaliar o montante de sinistros indenizados (liquidados) e as expectativas dos sinistros em andamento. Dessa forma, favor informar:</p> <p>(i) todos os valores envolvidos nos eventos mapeados, conforme constam da referida planilha;</p> <p>(ii) se a planilha apresenta todos os sinistros já ocorridos nos aeroportos. Caso contrário, favor apresentar os sinistros não mapeados, com os respectivos valores.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
621	Edital, Cap. V, Seção I	Caso a Proponente opte por apresentar os documentos de que trata o item 5.1 em meio físico, em se tratando de documento estrangeiro, está correto o entendimento de que será possível apresentar cópias de documentos devidamente legalizadas e apostiladas no país de origem?	Conforme item 4.1 do Edital, todos os documentos deverão ser apresentados preferencialmente por meio eletrônico, em sua forma original ou cópia autenticada, exceto quando houver disposição expressa em sentido contrário. Ademais, conforme item 1.26 do Edital, não serão considerados para efeito de avaliação e julgamento das propostas os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação junto às Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores (MRE) no exterior e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
622	Contrato, Cap. II, Seção V	É correto afirmar que o aeroporto continuará operando nas mesmas condições atuais quando da transição operacional?	<p>A afirmação não está correta. O novo concessionário possui obrigações contratuais e investimentos obrigatórios conforme exposto no contrato de concessão e seus anexos.</p> <p>No tocante específico da transição operacional, o que é correto afirmar é que neste processo, entre a Infraero e a nova Concessionária, deverá haver a transferência sem interrupção das operações aeroportuárias e a garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo. O processo de transição operacional está descrito em mais detalhes no Anexo 7 do Contrato.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
623	EVTEA e Edital, Anexo 22	Favor informar se existem bens de terceiros utilizados na operação dos aeroportos. Caso positivo, favor fornecer rol com todos esses bens.	<p>Para fins do item 14.9 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital. Rememore-se a possibilidade de realização de visitas técnicas ao complexo aeroportuário de cada aeroporto nos termos do item 1.17 do Edital e salientamos que, conforme item 1.19 do Edital, eventuais prejuízos em virtude de omissão na verificação do Complexo Aeroportuário são de integral responsabilidade das proponentes. Ainda sobre o assunto, é preciso destacar os riscos alocados exclusivamente à Concessionária no que concerne à lista de bens disponibilizada conforme item 2.22.11 do contrato de concessão:</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>(...)</p> <p>5.5.28. custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.22.11; e</p> <p>5.5.29. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção IV do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do</p>

			processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto;
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
624	Edital, Cap. V, Seção I	Está correto o entendimento de que as duas vias da proposta econômica exigidas na Cláusula 5.2 deverão ser inseridas em um único invólucro?	Está correto o entendimento. De todo modo, não constitui irregularidade caso cada via de cada documento conste de invólucro próprio. O que não se admitirá é que os documentos referentes ao item 5.1 (Declarações preliminares e Garantia da Proposta) e 5.2 (Proposta Econômica) constem do mesmo invólucro, já que serão abertos e analisados em momentos processuais distintos.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
625	EVTEA	<p>Considerando o prazo para adequação dos recintos alfandegados ao disposto na Portaria RFB 143/2022, entendemos que os aeroportos com operações internacionais serão entregues à concessionária já devidamente adequados. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Destaca-se que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra. Também competem ao futuro Concessionário, de acordo com o item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato.</p> <p>Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento. No que compete às obras referentes à internacionalização para aviação regular, caberá à futura concessionária obter as autorizações, realizar as negociações e os investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento.</p> <p>A adequação da infraestrutura e da operação às condicionantes impostas pelos órgãos de fronteira, especialmente a Receita Federal, para a realização de operações internacionais segue um rito próprio de cada órgão, conduzindo para um prazo variável de atendimento dos requisitos.</p> <p>Neste sentido, não é possível afirmar que a adequação estará cumprida até a entrega para a concessionária.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
626	Contrato, Cap. II, Seção V	Favor confirmar que, durante a fase de transição operacional, a Concessionária terá acesso a todas as informações e documentos necessários à continuidade operacional dos aeroportos, incluindo os dados necessários para faturamento das operações aéreas e contratos sub-rogados.	Conforme estabelecido no item 6.6 do Anexo 7 do Contrato, durante o estágio 2 da Fase I-A, a Concessionária desfrutará de acesso livre e sem ônus a todas as instalações, bens e equipamentos do sítio aeroportuário, observadas as normas de segurança em vigor, e serão designados espaços físicos para que a Concessionária possa realizar os trabalhos e atividades da transição. Durante este estágio, a Concessionária deverá realizar um amplo processo de auditoria para familiarizar-se completamente com as operações, a estrutura organizacional, os detentores de contratos de cessão de espaço no Aeroporto e usuários do Aeroporto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
627	EVTEA	<p>Referente ao Aeroporto de Carajás, considerando que o Termo de Convênio n. 013/97/0060, celebrado entre a Infraero e a Companhia Vale do Rio Doce (atualmente denominada Vale S.A.), teve seu prazo de vigência expirado e não há notícias de sua renovação, favor esclarecer se as obrigações alocadas para a Vale S.A. foram totalmente absorvidas pela Infraero, a fim de garantir a regular operação do aeroporto, notadamente os serviços de fornecimento de energia elétrica e de abastecimento de água potável.</p> <p>Em caso negativo, favor detalhar os valores assumidos pela Infraero referente a esses serviços, bem como os respectivos dados de consumos.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
628	Edital, Cap. V, Seção I	Para as hipóteses de que tratam os itens 5.1.1 e 5.2 do Edital, no caso de entrega de documento em meio físico, está correto o entendimento de que não será necessário numerar o verso de cada folha?	Não está correto o entendimento. Todas as páginas da documentação devem ser numeradas e rubricadas pelos Representantes Credenciados tanto na frente quanto no verso, incluindo as páginas em branco.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
629	EVTEA	<p>Caso os serviços de fornecimento de energia elétrica e de abastecimento de água potável, que são essenciais à continuidade da operação do Aeroporto de Carajás, continuem sendo fornecidos diretamente pela Vale S.A., ainda que sem lastro contratual, favor esclarecer se há tratativas para regularizar o fornecimento desses serviços por meio de um novo termo de convênio com a referida empresa.</p>	<p>A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
630	EVTEA	<p>Segundo informação obtida em visita técnica ao Aeroporto de Carajás, algumas benfeitorias em funcionamento naquele aeroporto, a exemplo do ILS, foram adquiridas pela Vale S.A. Considerando essa informação, favor informar se as referidas benfeitorias integram o patrimônio da Infraero. Em caso negativo, favor informar a que título as benfeitorias estão em operação no aeroporto. Ademais, favor informar se há algum valor a ser pago para a Vale S.A. Em caso afirmativo, favor detalhar o valor.</p>	<p>A solicitação não será atendida. A presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 após amplo processo de audiência pública. Ademais, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada. De toda sorte, esclarece-se que, nos termos do item 3.2 do Anexo 2 à minuta do Contrato de Concessão, não se inclui no objeto da Concessão a prestação de serviços destinados a apoiar e garantir a segurança da navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos. Contudo, é certo que caberá a futura concessionária manter a devida interlocução com as partes interessadas em prol do melhor provimento e qualidade na prestação do serviço público concedido.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
631	EVTEA	<p>O EVTEA prevê que o Aeroporto de Congonhas terá operações internacionais. Entendemos, dessa forma, que o aeroporto será entregue com toda infraestrutura, inclusive de pessoal das autoridades públicas essenciais a esse tipo de operação (a exemplo da Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA e VIGIAGRO), para que possa suportar operações de voos internacionais. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Destaca-se que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra. Também competem ao futuro Concessionário, de acordo com o item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato.</p> <p>Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento. No que compete às obras referentes à internacionalização para aviação regular, caberá à futura concessionária obter as autorizações, realizar as negociações e os investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
632	EVTEA e Contrato, Anexo 2	Favor informar a titularidade da área onde está alocado o ALS do Aeroporto [-] e qual o documento ou fundamento legal que suporta a manutenção do referido instrumento em área de terceiro.	<p>A solicitação não será atendida. A presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 após amplo processo de audiência pública. Ademais, conforme estabelece o item 1.32, o EVTEA e as demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes. Ainda, conforme o item 1.33 as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p> <p>De toda sorte, esclarece-se que, nos termos do item 3.2 do Anexo 2 à minuta do Contrato de Concessão, não se inclui no objeto da Concessão a prestação de serviços destinados a apoiar e</p>

			garantia a segurança da navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos. Contudo, é certo que caberá a futura concessionária manter a devida interlocução com as partes interessadas em prol do melhor provimento e qualidade na prestação do serviço público concedido.
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
633	Contrato, Cap. V, Seção II	<p>O item 5.5.3 do Contrato de Concessão estabelece que é risco da Concessionária a não efetivação da demanda projetada ou a sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias, o que pode incluir início de operações comerciais em outros aeroportos já instalados ou a ser construídos. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto. A matriz de riscos é clara ao atribuir à Concessionária o risco pela não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3. Do mesmo modo, atribui à Concessionária, por meio do item 5.5.11, a variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto.</p> <p>Ao final do capítulo V, o item 5.7 acrescentou que a Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
634	Contrato, Cap. X	<p>A Cláusula 10.6 do Contrato de Concessão dispõe que "[é] permitida a alienação de ações da Concessionária para terceiros, de acordo com as condições estabelecidas nos itens 10.7 e 10.8 do presente Contrato".</p> <p>Ante o disposto, entende-se que a transferência do controle ou administração temporária ("step in rights") regradas no item 10.9 não tratam sobre a possibilidade de se constituir ônus sobre as ações da SPE.</p> <p>Dessa forma, gentileza confirmar o entendimento de que, conforme usualmente exigido em operações de Project Finance, as ações da SPE poderão ser alienadas fiduciariamente, ou oferecidas em garantias por qualquer outra forma (p.ex. penhor), em favor dos Financiadores do projeto e que eventual execução dentro do prazo citado no item 10.7 e 10.8 não obstarão o processo.</p>	<p>O entendimento está parcialmente correto. Esclareça-se que o item 10.9 e subitens da minuta de contrato de concessão preveem a possibilidade de transferência do controle societário consubstanciada na alienação fiduciária das ações da Concessionária dependente de autorização da ANAC, que verificará, na oportunidade, se presentes os requisitos descritos nos mencionados itens.</p> <p>De outro lado, o citado item 10.6 permite alienação de ações nos limites dos itens 10.7 e 10.8, e o item 4.2 traz expressa possibilidade de cessão fiduciária dos créditos decorrentes das Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, e somente até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço, não sendo vedada a utilização de ações para garantia de contratos de financiamento, em conformidade com o disposto nos art. 28 e 28-A da Lei n. 8.987/1995.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
636	Contrato	Na hipótese de o saldo devedor ser superior ao valor indenizatório, favor esclarecer se a emissão da declaração de quitação será limitada ao valor efetivamente pago ao financiador.	Sim, o entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
637	Contrato, Cap. XIV, Seção IV	<p>O item 14.9 do Contrato estabelece que a Concessionária fará jus ao valor correspondente dos bens previstos no Anexo 22, caso algum deles não seja encontrado no respectivo aeroporto quando de sua assunção.</p> <p>Nesse caso de algum bem efetivamente não se encontrar no aeroporto, entende-se que as obrigações legais e contratuais relacionadas ao referido bem serão flexibilizadas pelo período necessário para sua aquisição. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. Destaca-se que para fins do item 14.9 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital. Ademais, relembra-se que, conforme item 5.5.29 do contrato de concessão, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.5.29 custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção IV do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto:</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
638	Contrato, Anexo 2	Consoante aos termos apresentados no Anexo 02 - Plano de Exploração Aeroportuária, entende-se que só será aceita solução de masterplan para o Aeroporto de Congonhas que atenda 100% de todas exigências aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs) vigentes, não sendo admitida nenhuma isenção de cumprimento de requisito legal, mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco. Nosso entendimento está correto? Caso haja exceções, favor especificar.	O entendimento está correto. Somente será aceita solução de adequação da infraestrutura que atenda aos requisitos aplicáveis à especificação operativa prevista nas respectivas obrigações de investimento, não sendo admitida isenção de cumprimento de requisito legal mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
639	EVTEA	<p>Verificamos que algumas soluções de masterplan consideradas no EVTEA, a exemplo (i) da Cabeceira 17R com a Taxiway M do Aeroporto de Congonhas e (ii) da PPD com a linha férrea no Aeroporto de Corumbá, necessitam de NESO/isenção de cumprimento de requisito legal para operarem na forma como estão previstos no EVTEA. Entendemos que previsão contratual de que "será considerada operação sem restrição, aquela em que operações com aeronaves 'xxx' e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura" não se aplica para os casos em que o EVTEA apresentou solução com necessidade de NESO/isenção de cumprimento de requisito legal. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. O EVTEA, bem como suas diretrizes de elaboração, não são vinculantes, sendo que as obrigações contratuais devem ser analisadas sob a ótica do Contrato e seus Anexos.</p> <p>Somente será aceita solução de adequação da infraestrutura que atenda aos requisitos aplicáveis à especificação operativa prevista nas respectivas obrigações de investimento, não sendo admitida isenção de cumprimento de requisito legal mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
640	Contrato, Anexo 2	<p>O item 4.1.3.2 do Anexo 2 do Contrato (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA) estabelece que a transferência, à Concessionária, da "Área da VASP Penhorada Pelo Estado de São Paulo", localizada no Aeroporto de Congonhas/SP, será condicionada à conclusão de processo judicial em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo, prevendo também que eventual transferência ou são da posse da referida área não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Contudo, pelo andamento processual e tempo decorrido sem solução até o momento, há risco de essa área nunca vir a integrar a concessão?</p>	<p>Esclarece-se que, com relação à constrição judicial prevista no item 4.1.3.2 do Apêndice E do Anexo 2 do Contrato de Concessão, é possível que a posse da área não seja transferida a Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, em função de eventuais decisões judiciais nesse sentido. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos. No mais, a regra geral sobre o tema, contida no item 2.3 do Contrato, estabelece que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
641	Contrato, Anexo 2	Entendemos que a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros se aplica apenas aos Aeroportos enquadrados na Faixa 3 (Movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros), em que pese no Apêndice A - Tabela de Aplicabilidade de Requisitos do PEA, o item 6.6 também se enquadrar para Aeroportos Faixa 2. (Movimentação anual entre 1 milhão de passageiros e 5 milhões de passageiros). Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto. A ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 do PEA, somente para os aeroportos enquadrados na Faixa 3.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
642	EVTEA e Contrato, Anexo 2	<p>Nos estudos de infraestrutura constantes no EVTEA para o Aeroporto de Congonhas nota-se que, para operacionalização da solução apresentada, especificamente entre os trechos da Cabeceira 17R e da Taxiway M haveria necessidade de obtenção, por parte da Concessionária, de NESO, o que contradiz a regra prevista no PEA de que o Aeroporto deve operar sem restrição, ou seja, mediante estabelecimento de procedimentos operacionais especiais. Isso porque a partir da leitura do Contrato, notadamente a cláusula 7.10.2.1 do Anexo 02 - PEA, encontra-se prevista a necessidade de entrega das infraestruturas dos Aeroportos sem qualquer restrição operacional, ou seja, sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. Desta forma, entende-se que eventual pedido de NESO feito pela Concessionária, para operacionalização da solução de infraestrutura do SBSP constante no EVTEA não será considerado restrição operacional. O entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento não está correto. O EVTEA, bem como suas diretrizes de elaboração, não é vinculante, sendo que as obrigações contratuais devem ser analisadas sob a ótica do Contrato e seus Anexos.</p> <p>Somente será aceita solução de adequação da infraestrutura que atenda aos requisitos aplicáveis à especificação operativa prevista nas respectivas obrigações de investimento, não sendo admitida isenção de cumprimento de requisito legal mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco. Cumpre ressaltar ainda que as posições de espera de pista de pouso e decolagem, elementos de infraestrutura regidos pelo requisito 154.223 do RBAC nº 154, definem os pontos limite de movimentação de aeronaves em táxi de modo a não infringir a porção preparada da faixa de pista de pouso e decolagem e nem a superfície de transição interna, que compõe a Zona Livre de Obstáculos (OFZ) em pistas de aproximação de precisão.</p> <p>Já a separação mínima entre pista de táxi e pista de pouso e decolagem, definida no item 154.217(e)(1) do RBAC nº 154, tem como objetivo garantir que a ponta da asa de uma aeronave taxiando por uma pista de táxi paralela não viole os limites da faixa de pista de pouso e decolagem.</p>

			<p>Com base no exposto, a separação mínima entre pista de táxi e pista de pouso e decolagem não diz respeito ao trecho compreendido entre uma posição de espera de pista de pouso e decolagem e a respectiva pista de pouso e decolagem.</p> <p>Dessa forma, conquanto os Estudos de Viabilidade e manifestações a seu respeito não integrem o Edital tampouco vinculem a Administração, por questões de transparência, informa-se que, em se tratando da solução apresentada pelo EVTEA especificamente para o trecho de pista de táxi entre o início da pista de pouso e decolagem próximo à Cabeceira 17R e a pista de táxi M, não se vislumbra inadequação de infraestrutura que requeira NESO. Ressalve-se que tal afirmação não se refere a todos os requisitos aplicáveis a pistas de táxi, uma vez que tal avaliação vai além do contido nos desenhos técnicos do EVTEA.</p> <p>Há que se apontar, no entanto, que uma longa trajetória de táxi entre a posição de espera de pista de pouso e decolagem e a pista de pouso e decolagem implica maior tempo de ocupação de pista, o que pode acarretar impactos na capacidade.</p>
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
643	Contrato, Anexo 2	<p>No que concerne às hipóteses de prorrogação dos prazos para Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, o item 7.42.1 do Anexo 2 do Contrato (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA) estabelece que uma dessas hipóteses é o atraso nas obras em razão da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária. Entretanto, ressalta-se que, para a realização de obras em sítios aeroportuários, também é necessário realizar o licenciamento das intervenções e edificações perante os órgãos e entidades públicas do Município em que se localiza o aeroporto, incluindo órgão de proteção ao patrimônio histórico e cultural.</p> <p>Assim, entende-se que os prazos a que se referem os itens 7.1 a 7.41 do PEA poderão ser ampliados motivadamente em caso de atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de entidades ou órgãos da Administração Pública Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.</p>	<p>Nos termos da cláusula disposta no PEA, os prazos contratuais das referidas cláusulas podem ser ampliados devido a atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública e permissões de órgãos da Administração Pública Federal.</p> <p>No tocante aos atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais são possíveis ampliações de prazos quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.</p>

		Nosso entendimento está correto?	
--	--	----------------------------------	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
644	EVTEA e Edital, Cap. IV, Seção IV	Considerando que, nas diretrizes fornecidas pela ANAC para elaboração do EVTEA, o valor de capital social mínimo a ser integralizado até a assinatura do contrato é composto pelo somatório dos seguintes compromissos: (i) Reembolso dos estudos, (ii) Custeio Infraero e (iii) Contribuição Inicial nos valores mínimos indicados na cláusula 4.23, entendemos que a parte desse capital social a ser integralizado referente à Contribuição Inicial, nos valores mínimos indicados na cláusula 4.23, poderá ser aportado via precatório. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. Conforme determina o item 6.2.4.7 do Edital, no estatuto social consolidado da Concessionária deve constar o compromisso de integralização do capital social, até a assinatura do Contrato, em moeda corrente nacional, nos valores mínimos estabelecidos pelos subitens do mencionado item. A integralização do capital social não se confunde com a possibilidade trazida pela Emenda Constitucional 113/2021 de oferta de precatório para pagamento da outorga.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
645	EVTEA	<p>No caso do Aeroporto de Corumbá, o EVTEA não prevê solução para a linha férrea que constitui obstáculo em faixa de pista. Entendemos, dessa forma, que haverá isenção de cumprimento de requisito legal durante todo o período da concessão, podendo a operação do aeroporto permanecer como é hoje, com a presença da linha férrea como obstáculo em faixa de pista, mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento não está correto. O EVTEA, bem como suas diretrizes de elaboração, não são vinculantes, sendo que as obrigações contratuais devem ser analisadas sob a ótica do Contrato e seus Anexos.</p> <p>Somente será aceita solução de adequação da infraestrutura que atenda aos requisitos aplicáveis à especificação operativa prevista nas respectivas obrigações de investimento, não sendo admitida isenção de cumprimento de requisito legal mediante acordo operacional ou qualquer outra solução de mitigação de risco.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
646	Edital, Cap. VI, Seção I	Considerando o compromisso de integralização de capital social até a assinatura do contrato, em moeda corrente nacional, conforme estabelecido na cláusula 6.2.4.7. do Edital, ao utilizar os precatórios para pagamento da Contribuição Inicial, podemos considerar que, no que tange ao pagamento da Contribuição Inicial nos valores mínimos indicados na cláusula 4.23, os precatórios serão considerados como moeda corrente nacional para cumprimento do estabelecido na cláusula 6.2.4.7?	O entendimento não está correto. Conforme determina o item 6.2.4.7 do Edital, no estatuto social consolidado da Concessionária deve constar o compromisso de integralização do capital social, até a assinatura do Contrato, em moeda corrente nacional, nos valores mínimos estabelecidos pelos subitens do mencionado item. A integralização do capital social não se confunde com a possibilidade trazida pela Emenda Constitucional 113/2021 de oferta de precatório para pagamento da outorga.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
647	Edital, Cap, IV	<p>O Item 4.7 do Edital prevê que os Representantes Credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos no Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora e a Proponente.</p> <p>Entendemos que, na hipótese de a Proponente ter 2 (dois) Representantes Credenciados, mas cada um deles tiver poderes para representar a proponente isoladamente, a assinatura das declarações e documentos referidos no Edital por apenas 1 (um) Representante Credenciado será suficiente. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	Está correto o entendimento.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
648	Edital, Cap. IV e VI	Ao considerar precatórios para o pagamento integral da Contribuição Inicial ofertada no Leilão, podemos entender que o valor referente à Contribuição Inicial nos valores mínimos indicados na cláusula 4.23 poderá ser integralizado por meio de precatórios para cumprimento do estabelecido na cláusula 6.2.4.7?	O entendimento não está correto. Conforme determina o item 6.2.4.7 do Edital, no estatuto social consolidado da Concessionária deve constar o compromisso de integralização do capital social, até a assinatura do Contrato, em moeda corrente nacional, nos valores mínimos estabelecidos pelos subitens do mencionado item. A integralização do capital social não se confunde com a possibilidade trazida pela Emenda Constitucional 113/2021 de oferta de precatório para pagamento da outorga.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
649	Edital, Cap. V	O Item 5.5.2 prevê a obrigatoriedade de numeração sequencial das páginas contendo a documentação nos envelopes, quando houver entrega física. Portanto, estamos entendendo que, caso se opte pela entrega no sistema eletrônico (Item 5.1), os documentos não precisaram estar numerados. Nosso entendimento está correto?	Está correto o entendimento.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
650	Edital, Cap. III, Seção III SEI 7357979	Entende-se que a limitação prevista no item 3.15.5. abrange as pessoas jurídicas autorizadas no âmbito do Edital de Seleção de Estudos cujos estudos foram aproveitados na modelagem nesta licitação. Favor confirmar se o entendimento está correto.	Por expressa previsão do item 5.2.6 do Edital de Chamamento Público nº 5/2020, a autorização para a realização dos estudos inviabiliza, caso o estudo venha a ser selecionado pela Comissão de Seleção, a participação, direta ou indireta, no processo licitatório do aeroporto objeto do estudo selecionado.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
651	Edital, Cap. VI, Seção I	Entendemos que, caso dentro do prazo estabelecido no item 6.1, a Adjudicatária já tenha criado a Concessionária e realizado a integralização do capital social, no montante suficiente para atender os pagamentos previstos neste item, os pagamentos previstos neste item e subitens podem ser efetuados pela Concessionária, inclusive com os valores do capital social que já tenham sido integralizados. Favor confirmar nosso entendimento.	A ANAC esclarece que a Adjudicatária é a pessoa jurídica que participa do leilão, inexistindo, nesse momento, qualquer vínculo da Comissão Especial de Licitação com a Concessionária. Não obstante, destaca-se que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, nos termos do item 6.2, exige-se apenas a comprovação da realização dos pagamentos ali listados, não havendo qualquer restrição à pessoa que deverá efetuar-los. Portanto, o efetivo cumprimento das obrigações pode ficar também a cargo da Concessionária, caso esta já tenha sido constituída na oportunidade.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
652	Contrato e Anexo 2	Entendemos que a Concessionária poderá alterar a finalidade dos terminais compreendidos no Complexo Aeroportuário. Por exemplo, o Terminal Internacional de Aviação Geral do Aeroporto de Congonhas poderá ser utilizado para outros fins, desde que a Concessionária observe os termos do contrato de concessão e do plano de exploração aeroportuária. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
653	Contrato, Cap. III, Seção e Cap. XI, Seção I	Entendemos que, havendo a disponibilização de documentos pela Concessionária à ANAC, conforme exigido na Cláusula 3.1.31 da minuta do Contrato de Concessão, a ANAC manterá a sua confidencialidade na hipótese da Cláusula 11.1.6.2 do Contrato. Nosso entendimento está correto?	<p>A ANAC informa que a administração pública se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o seu art. 3º, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:</p> <p>“I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção; II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações; III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação; IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública; V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”</p> <p>Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto na Lei de Acesso à Informação, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:</p> <p>“Art. 2º (...) § 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco</p>

			<p>Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.”</p> <p>Dessa forma, na hipótese de existirem informações que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade, indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
654	Edital, Cap. IV, Seção II Item 4.7. SEI 7357979	No nosso entendimento, nos termos do item 4.7 do edital, os representantes credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos das licitantes, incluindo nos casos de participação em consórcio, de forma que o representante credenciado deverá assinar todas as declarações e documentos emitidos pelas Consorciadas. Favor confirmar se o entendimento está correto	O entendimento está correto. Os Representantes Credenciados deverão assinar e/ou rubricar todas as declarações e documentos referidos no Edital, sejam eles relativos ao consórcio ou aos seus membros, conforme previsto no item 4.7 do Edital. Para mais informações sobre o assunto, recomenda-se consulta ao Anexo 23 do Edital - LISTA DE DOCUMENTOS E INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO E ENTREGA.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
655	Edital, Cap. IV, Seção II Item 4.10. SEI 7357979	Considerando a necessidade de participação das participantes credenciadas na entrega de todos os documentos é nosso entendimento que as próprias participantes credenciadas deverão se cadastrar no sistema SEI para entrega da documentação. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento não está correto. De acordo com o item 4.10 do Edital do Leilão nº 01/2022, As Participantes Credenciadas deverão representar as Proponentes na entrega de todos os documentos em formato físico requeridos, e nos atos da Sessão Pública do Leilão, isto é, em atos praticados junto à B3 S/A - Brasil, Bolsa, Balcão. Conforme o item 1.1.41, os Representas Credenciados são as pessoas autorizadas a representar as proponentes nos documentos relacionados ao leilão, portanto elas deverão cadastrar-se no Sistema SEI para a entrega da documentação em formato eletrônico.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
656	Contrato, Cap. III, Seção I e Anexo 2	Entendemos que a Concessionária poderá paralisar as operações dos aeroportos e/ou pistas dos aeroportos para a execução de investimentos e serviços de sua responsabilidade, conforme exigido da Concessionária na cláusula 3.1.36 da minuta do Contrato de Concessão, notadamente aquelas obras necessárias ao cumprimento do plano de exploração aeroportuária. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
657	Edital, Cap. IV, Seção V Item 4.42.3 SEI 7357979	É nosso entendimento que os licitantes poderão atender a qualificação técnico-operacional por meio da apresentação de compromisso de contratação de assistência técnica mesmo que a proponente atenda aos requisitos de forma individual e/ou em Consórcio. Favor confirmar se nosso entendimento está correto.	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
658	Edital, Cap. IV, Seção IV SEI 7357979	<p>De acordo com o disposto no item 4.26 do Edital, entende-se que a prorrogação da vigência da garantia de execução por prazo superior a 1 ano será uma liberalidade da proponente, tendo em vista que a ANAC solicitará a prorrogação e não determinará. Ainda, caso a licitante opte por não renovar a sua proposta, nenhuma penalidade será a ela aplicada, deixando a licitante apenas de participar do certame.</p> <p>Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento está correto. A prorrogação da validade da proposta econômica, na forma do item 4.26, está condicionada à solicitação da ANAC e à aceitação por parte da licitante.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
659	Minuta de Contrato, Capítulo V SEI 7357979	<p>Conforme é de conhecimento do setor, recentemente o Supremo Tribunal Federal – por meio dos RE nº 594.015/SP e do RE nº 601.720/RJ - alterou seu posicionamento acerca da incidência de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU sobre bens públicos cedidos a pessoas jurídicas de direito privado, classificando essas últimas como devedoras.</p> <p>A medida resultou em grave insegurança e impacto ao setor, bem como resultou na modificação das cláusulas dos contratos de concessão aeroportuária para alocação do seguinte risco ao Poder Concedente:</p> <p>5.2.7. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;</p> <p>5.2.7.1. para os fins do item 5.2.7., entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.”</p> <p>Sem prejuízo da alocação de risco e eventuais reequilíbrios, é certo que o Ministério da Infraestrutura tem se posicionado fortemente contra a cobrança,</p>	<p>O entendimento está incorreto. A formulação da proposta econômica é de inteira responsabilidade do proponente, conforme Edital do Leilão, não cabendo prévio direcionamento acerca de seu teor por parte da Agência. Nesse sentido, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público.</p> <p>Ademais, acerca das obrigações tributárias, informa-se que deverão ser observadas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o Contrato de Concessão a ser firmado não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.</p>

		<p>conforme Nota Técnica Conjunta nº 7/2021/DEAP/SFPP que concluiu, entre outras observações, afirmando acerca da possível inviabilidade da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias caso a cobrança seja mantida:</p> <p>“(…)se mostra totalmente descabida a mudança de jurisprudência já consolidada e há muito aplicada pelo STF para se privilegiar interesse meramente arrecadatário de municípios, a despeito da qualidade e da modicidade tarifária dos serviços públicos prestados pelos concessionários e arrendatários, que acaba por prejudicar inteiramente o usuário, seja pelo possível aumento tarifário, pela impossibilidade gerada de se equilibrar a matriz de transporte por meio do acréscimo da utilização do modo ferroviário, ou seja pela inviabilidade provocada de importantes projetos futuros, como é o caso da Relicitação da Nova Dutra e da 7ª Rodada de Concessão Aeroportuária”</p> <p>Não bastasse a Nota Técnica Conjunta nº 7/2021/DEAP/SFPP, no mesmo sentido o posicionamento do Parecer nº 358/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU que classificou a posse ou uso de imóveis públicos – tais como os sítios aeroportuários – como passíveis de imunidade recíproca:</p>	
--	--	---	--

		<p>“104. Diante do exposto, é salutar reconhecer que a posse ou o uso de imóveis públicos por cessionários particulares, quando inseridos no conglomerado de direitos pertinentes a um contrato de concessão, constitui fontes de receitas (alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados) vinculadas à prestação de serviços públicos, encontrando albergue na norma constitucional de imunidade recíproca, logo, não pode figurar como fato gerador de IPTU. Em razão disso, a atribuição de interpretação conforme aos arts. 11 e 18, VI, da Lei nº 8.987, de 1995, é medida que se impõe, sob pena de surgimento de consequências negativas ao prosseguimento de ações, programas e políticas públicas do setor de transportes.”</p> <p>Nesses termos, considerando que tanto o Ministério da Infraestrutura quanto a Advocacia-Geral da União entendem pela não incidência do tributo e pela incidência de imunidade tributária às concessionárias, é nosso entendimento que a proposta econômica apresentada na licitação não deverá considerar a incidência do IPTU, sob pena da proposta ser classificada como inexecutável frente ao entendimento da Nota Técnica Conjunta nº 7/2021/DEAP/SFPP.</p> <p>Favor confirmar nosso entendimento.</p>	
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
660	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	Frente aos diversos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro apresentados em razão da não conclusão de obras de ampliação da infraestrutura aeroportuária iniciadas pela Infraero antes da celebração de contratos de concessão – não todos reconhecidos pela Agência, solicita-se esclarecimento para efeito de equalização de propostas se os contratos para obras contratados pela Infraero serão rescindidos pela própria empresa ou se a futura Concessionária será responsável pela sua assunção.	Esclarece-se que, o objetivo da concessão de infraestrutura no Brasil é o de transferir ao privado a realização, por sua conta e risco, a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura. Dessa forma, conforme item 3.1.7 do Anexo 25 do Edital - Minuta de Contrato de Concessão, constitui dever geral da futura Concessionária assumir integralmente os Contratos de cessão de espaços nos complexos aeroportuários vigentes firmados pela Infraero nos respectivos aeroportos, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto aqueles que tenham sido celebrados, renovados ou aditados após a assinatura do contrato de concessão sem a aprovação da Concessionária ou que estejam em desacordo com o referido Contrato ou com a Portaria MInfra n. 93/2020, conforme itens 3.1.7.1 e 3.1.7.2. Ressalta-se que caso opte por sub-rogar contratos em tal situação, as alterações decorrerão de livre negociação entre concessionária e contratada, sendo que a conduta a ser tomada pela Concessionária nesse caso é de sua inteira responsabilidade, por sua conta e risco, não vinculando, portanto, ao Poder Concedente. Como é inerente ao instituto da sub-rogação, a concessionária assumirá a posição da Infraero, atual operadora aeroportuária, no tocante aos

			<p>deveres e direitos expressamente consignados no instrumento jurídico, de maneira que a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais, portanto, futuras alterações desses contratos ou eventuais rescisões deverão ser negociadas pelas partes.</p> <p>Por outro lado, para contratos de natureza diversa, notadamente os de prestação de serviços, destaca-se que na forma do item 2.22.6. da minuta, caberá ao Operador Aeroportuário, isto é, a INFRAERO, notificar os seus prestadores que seus contratos serão rescindidos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo o responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.</p> <p>Ademais, ratifique-se que, segundo a modelagem contratual prevista para a 7ª Rodada, não há previsão de realização de obras por parte da Infraero no período da concessão. Vale lembrar, por fim, que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, cabendo aos interessados a análise das condições de cada sítio aeroportuário.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
661	Edital, Capítulo II Item 5.1 SEI 7357979	É certo que o sistema eletrônico de protocolo utilizado pela ANAC para a 6ª Rodada de Aeroportos Federais – qual seja o próprio SEI da agência – apresentou instabilidades e dificuldades no carregamento de documentos dos licitantes. Questiona-se quais medidas de contingência a ANAC adotará para erros similares, especialmente para os documentos de habilitação que apenas poderão ser apresentados de forma eletrônica?	A presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 após amplo processo de audiência pública. Ademais cabe às Proponentes vencedoras atuar diligentemente e com a antecedência necessária para o carregamento dos Documentos de Habilitação, considerando inclusive o tamanho dos arquivos, a fim de atender ao prazo contratual de sua apresentação. Na oportunidade, informa-se que ao longo da sexta rodada de concessões, não foi identificada ou reportada por interessados qualquer falha de sistema ou instabilidade que comprometesse os procedimentos de protocolo, que foram diuturnamente acompanhados pelo corpo técnico da ANAC e pela Comissão Especial de Licitação. De todo modo, destaca-se que, ainda assim, essa Agência segue investindo na adoção de tecnologia e atualizações de sistemas a fim de evitar qualquer intercorrência que possa de alguma forma retardar ou prejudicar o bom andamento do processo.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
662	Edital, Capítulo V Item 5.6 SEI 7357979	Favor esclarecer se a desmaterialização dos documentos físicos deverá observar os requisitos e procedimentos do tabelionato de notas do domicílio da proponente.	A desmaterialização deve observar o disposto no Decreto nº 10.278, de 18 de março de 2020 para os documentos que ali se enquadrem e, caso haja documento que demande fé pública notarial, será realizada por Tabelião de Notas ou Oficial de Registro Civil que detenha atribuição notarial, com emprego de certificado digital, no padrão ICP-Brasil, observadas as disposições do Conselho Nacional de Justiça, notadamente o Provimento nº 100 de 26/05/2020, e sem prejuízo à competência normativa do Poder Judiciário Estadual sobre a matéria.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
663	Edital, Capítulo V Item 5.6.1 SEI 7357979	É nosso entendimento que apenas serão aceitas certificações digitais ICP regularmente emitidas por autoridades certificadoras reconhecidas nos termos da medida provisória nº 2.200-2/2001. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está correto. Somente serão aceitas certificações em conformidade com o processo de certificação disponibilizado pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil (Medida Provisória 2.200-2/2001).

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
664	Minuta de Contrato, Capítulo V Item 6.2.2 SEI 7357979	<p>Solicita-se esclarecimentos de qual método foi utilizado pela ANAC e Ministério da Infraestrutura para validação, avaliação e revisão dos estudos técnicos obtidos por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021 no tocante à incerteza no setor aeroportuário causado pelo coronavírus. Mais especificamente, sem prejuízo de esclarecimentos complementares que a Agência e/ou Ministério entendam pertinentes, solicita-se esclarecimentos de (i) como foram considerados os riscos de nova ocorrência de evento de força maior e/ou caso fortuito e (ii) considerando que não foram estipulados novos mecanismos específicos e/ou alteração substancial ao mapa de risco do Contrato, como será conduzido pela ANAC eventuais ocorrência de novos impactos massivos e generalizados em aeroportos nacionais e internacionais.</p>	<p>Inicialmente, informa-se a presente etapa do procedimento licitatório visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do Edital de Leilão e seus Anexos, após amplo processo de audiência pública. Portanto, não cabe esclarecimento acerca das premissas adotadas nos estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTEA).</p> <p>Adicionalmente, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público.</p> <p>Por último, informa-se que as revisões extraordinárias deverão ocorrer de acordo com a matriz de riscos contratual e demais disposições contratuais que regem o assunto.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
665	Edital, Capítulo VI Item 6.2.5.1 SEI 7357979	<p>O item 6.2.5 do Edital estabelece que a adjudicatária deverá apresentar a minuta do acordo de acionistas como condição prévia à celebração do Contrato de Concessão. Assim, entende-se que na hipótese de não haver um acionista controlador que detenha 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, e os acionistas da Concessionária decidirem não celebrar acordo de controle, a adjudicatária não deverá cumprir o item 6.2.5.</p> <p>Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. A obrigação estabelecida no item 6.2.5.1 independe da existência de um acionista controlador que detenha 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária. Desse modo, qualquer que seja a composição acionária da Concessionária, faz-se necessária a vinculação de pelo menos 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, nos termos do item 6.2.5.1, sendo apenas dispensanda a apresentação do acordo de acionistas caso o controle seja exercido por apenas um único acionista detendor de mais de cinquenta por cento das ações representativas do capital votante. Fora essa hipótese, a apresentação da minuta de acordo de acionistas, conforme item 6.2.5 e seus subitens é indispensável.</p> <p>Por oportuno, esclarece-se que a Concessionária, caso se enquadre na hipótese do item 6.2.6 do Edital, deverá manter em seus arquivos suficiente comprovação de cumprimento ao quanto disposto no referido item 6.2.5.1, seja por meio de eventual acordo de acionistas ou documento congênere. Dessa forma, a Concessionária poderá, eventualmente, ser instada a apresentar referida comprovação ao longo da execução contratual, sem prejuízo a dispensa de apresentação do acordo do acionistas para fins</p>

			específicos do cumprimento das obrigações prévias.
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
666	Minuta de Contrato, Capítulo III Item 6.2.9 SEI 7357979	É nosso entendimento que a concessionária apenas poderá celebrar contrato de assistência técnica com a assistente técnica previamente indicada no compromisso de contratação de assistência técnica em fase de licitação, podendo apenas substituir a empresa durante a execução contratual nos termos da cláusula 3.1.83.1. do contrato. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
667	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	<p>3.1.54.2.2. Os contratos de mútuo mencionados no item 3.1.54.2 devem conter cláusula com expressa previsão de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da Contribuição Variável ou risco de extinção antecipada da concessão. A cláusula estabelece que os contratos de mútuos celebrados com partes relacionadas devem conter cláusula de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da contribuição variável ou risco de extinção antecipada da concessão. Entende-se por risco de extinção antecipada a decisão judicial ou administrativa no sentido de extinguir antecipadamente o Contrato de Concessão. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. Risco de extinção antecipada é caracterizado por atos que dão início a processo administrativo ou judicial que possa culminar na extinção do contrato de concessão, como a solicitação pela concessionária de enquadramento em relicitação, pedido de recuperação judicial, instauração de processo de caducidade ou o ajuizamento da ação de rescisão judicial.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
670	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	<p>3.1.54.2.3. A remuneração da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos Depósitos Interfinanceiros (CDI). De acordo com o Contrato de Concessão, os contratos de mútuo celebrados com partes relacionadas deverão ser previamente aprovados pela ANAC e sua remuneração não pode exceder a taxa de juros dos depósitos interfinanceiros (CDI). Além de utilizar a métrica do CDI, entende-se que pode celebrar contrato de mútuo com partes relacionadas que esteja em condição de mercado calculada, por exemplo, pelo custo médio de captação do mútuo com terceiros.</p> <p>Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	O entendimento não está correto. A remuneração da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos depósitos interfinanceiros (CDI).

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
671	Minuta de Contrato, Capítulo III	Com relação aos contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários cujos prazos de vigência já tenham expirado na data de assinatura do Contrato de Concessão, independente de os respectivos cessionários dos espaços terem permanecido em operação no Complexo Aeroportuário, está correto o entendimento de que tais contratos não serão sub-rogados pela Concessionária?	<p>Conforme item 3.1.7 do Anexo 25 do Edital - Minuta de Contrato de Concessão, constitui dever geral da futura Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário firmados pela Infraero nos respectivos aeroportos, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto aqueles que tenham sido celebrados, renovados ou aditados após a assinatura do contrato de concessão sem a aprovação da Concessionária ou que estejam em desacordo com o referido Contrato ou com a Portaria MInfra n. 93/2020, conforme itens 3.1.7.1 e 3.1.7.2. Ressalta-se que caso opte por sub-rogar contratos em tal situação, as alterações decorrerão de livre negociação entre concessionária e contratada, sendo que a conduta a ser tomada pela Concessionária nesse caso é de sua inteira responsabilidade, por sua conta e risco, não vinculando, portanto, ao Poder Concedente.</p> <p>Assumirá, portanto, todas as condições estabelecidas até então vigentes para fins de cessão de áreas no complexo aeroportuário concedido. Como é inerente ao instituto da sub-rogação, a concessionária assumirá a posição da Infraero, atual operadora aeroportuária, no tocante aos deveres e direitos expressamente</p>

			<p>consignados no instrumento jurídico, de maneira que a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais em vigor, portanto, futuras alterações desses contratos ou eventuais rescisões deverão ser negociadas pelas partes, que, para tanto, deverão observar as condições estabelecidas nos respectivos instrumentos de cessão.</p> <p>De toda sorte, cabe acrescentar que não se afastam as demais obrigações impostas à Concessionária pelo Contrato de Concessão, a exemplo daquela prevista no item 3.1.54, que dispõe sobre a responsabilidade de manutenção da integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, o item 2.4, que trata de matéria correlata, e o item 5.5.23, que aloca à Concessionária os riscos relativos aos custos decorrentes de tais desocupações.</p>
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
672	Minuta de Contrato, Capítulo II SEI 7357979	<p>Considerando que os Aeroportos serão transferidos à Concessionária pela Infraero em situação operacional, é nosso entendimento que o operador aeroportuário atual deverá resolver as questões relacionadas aos obstáculos localizados em área destinada à movimentação de aeronaves no solo, ou acima das superfícies destinadas à proteção das aeronaves em voo, ou ainda que estejam fora ou abaixo dessas superfícies definidas e cause efeito adverso à segurança ou regularidade das operações aéreas. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. Destaca-se que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra, de maneira que todas as desocupações, inclusive aquelas relativas a ocupações existentes antes da Data de Eficácia do Contrato serão de responsabilidade da Concessionária. Também competem ao futuro Concessionário, de acordo com o item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato. Ademais, nos termos do item 1.33 do edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exhaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
673	Minuta de Contrato, Capítulo III	Com relação aos contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários (1) que tenham sido renovados em desacordo com as regras da Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura, ou (2) que tenham sido celebrados em desacordo com as regras do Edital, está correto o entendimento de que tais contratos não serão sub-rogados pela Concessionária?	<p>O entendimento parcialmente está correto.</p> <p>Conforme minuta do contrato cabe à Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres (cláusula 3.1.7). A partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária, contudo, não terão de ser sub-rogados os contratos celebrados pelo Operador Aeroportuário em desacordo com o Contrato de Concessão a ser firmado, especialmente o item 3.1.7.1, ou com a Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura (cláusula 3.1.7.2). Ressalva-se, no entanto, a possibilidade de a nova concessionária voluntariamente optar por sub-rogar contratos em tal situação, quando então as alterações decorrerão de livre negociação entre concessionária e contratada, sendo que a conduta a ser tomada pela Concessionária nesse caso é de sua inteira responsabilidade, por sua conta e</p>

			risco, não vinculando, portanto, ao Poder Concedente.
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
674	Minuta de Contrato, Capítulo II Item 2.13 SEI 7357979	É nosso entendimento que a contribuição inicial poderá ser paga tanto pela Concessionária recém estabelecida quanto pelos acionistas da SPE e/ou empresas de seu grupo econômico- Favor confirmar se o entendimento está correto.	A ANAC esclarece que a Adjudicatária é a pessoa jurídica que participa do leilão, inexistindo, nesse momento, qualquer vínculo da Comissão Especial de Licitação com a Concessionária. Não obstante, destaca-se que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, nos termos do item 6.2, exige-se apenas a comprovação da realização dos pagamentos ali listados, não havendo restrição à pessoa que deverá efetuar-los. Portanto, o efetivo cumprimento das obrigações pode ficar também a cargo da Concessionária, caso esta já tenha sido constituída na oportunidade, quanto pelos acionistas da SPE e/ou empresas de seu grupo econômico, desde que ocorra no prazo estabelecido no item 6.1 do Edital do Leilão nº 01/2022.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
675	Minuta de Contrato, Capítulo II SEI 7357979	Considerando a redação da cláusula 2.16 é nosso entendimento que a Concessionária poderá criar uma subsidiária integral para administrar cada aeroporto do bloco, que deterá os ativos associados ao aeroporto e contabilizará individualmente as receitas da sua exploração. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária poderá criar uma subsidiária integral para administrar cada aeroporto do bloco, entretanto o direito de exploração e a responsabilidade contratual referentes aos ativos concedidos permanecem com a Sociedade de Propósito Específico que firmou o contrato de concessão com o Poder Concedente.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
676	Minuta de Contrato, Capítulo II SEI 7357979	<p>2.22.10. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20</p> <p>É nosso entendimento que o atual operador aeroportuário deverá remover às suas expensas todos os bens de sua propriedade, posse e responsabilidade que não estão listados no anexo 22 do edital. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. Ressalte-se que conforme item 2.22.10.1, "A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária." Arelado a este dispositivo está ainda o 2.22.10, que estabelece que: "Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20." Além disso, cumpre reiterar que de acordo com o item 2.5 da minuta de Contrato, será de integral responsabilidade da Concessionária a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
677	Minuta de Contrato, Capítulo II Item 3.1.7 SEI 7357979	É nosso entendimento que partir da assinatura do contrato de concessão, é decisão discricionária da Concessionária celebrar, renovar ou aditar contratos para a contratação de serviços ou de exploração de áreas comerciais, cujo processo de contratação tenha sido iniciado pela atual operadora aeroportuária, podendo inclusive a sua contratação ser recusada pela Concessionária, sem motivos e a seu exclusivo critério. Favor confirmar nosso entendimento	O entendimento está correto. Todavia, é importante ressaltar que a atuação da Concessionária, para fins do item 3.1.7.1, deverá se pautar pela preservação das atividades regularmente desempenhadas pelo Operador Aeroportuário até o encerramento da transição operacional, especialmente quanto aos aspectos de segurança.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
678	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	É nosso entendimento que a obrigação da cláusula 3.1.7. é exclusiva para contratos comerciais celebrados pela Infraero que envolvem a cessão de uso de áreas, não abrangendo contratos de utilização de sistemas de telecomunicação ou outros que não envolvam cessão de espaços físicos. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento não está correto. Na forma do item 1.33 do Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Com efeito, é de inteira responsabilidade da proponente avaliar a natureza dos contratos celebrados pelo operador atual, a fim de avaliar quais deles enquadram-se na hipótese de que tratam os itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.4 da minuta contratual.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
679	Minuta de Contrato, Capítulo III Item 3.1.7 SEI 7357979	É nosso entendimento que a sub-rogação dos contratos comerciais não assegurará que a Concessionária atue com prerrogativas típicas da Administração Pública, principalmente para efeito de rescisão dos contratos. Favor confirmar nossos entendimento.	O entendimento está correto. Caberá à Concessionária assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres (cláusula 3.1.7). Cumpre destacar que a Concessionária, em suas contratações, notadamente com outros agentes privados, por sua natureza e regra geral, atua na qualidade de pessoa jurídica de direito de direito privado, portanto sujeita aos respectivos regramentos.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
680	Minuta de Contrato, Capítulo III Item 3.1.7.2 e .1 SEI 7357979	Nos termos do artigo 2º da Portaria 93/2020 do Ministério da Infraestrutura é nosso entendimento que a Concessionária não é obrigada a sub-rogar os contratos comerciais que envolvam cessão de áreas do aeroporto e que possuam prazo superior a 36 meses. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está errado. Conforme artigo 1º, a Portaria n. 93/2020 disciplina os contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização - PND ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos - PPI. Contratos celebrados em data anterior, portanto, não submetem-se aos termos do ato normativo e, ainda assim, conforme o caso concreto, poderão ser considerados de sub-rogação obrigatória.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
681	Minuta de Contrato, Capítulo III Item 3.1.7.2 e .1 SEI 7357979	É nosso entendimento que o processo de sub-rogação poderá envolver a alteração das condições pactuadas entre as partes mediante concordância da Concessionária e cedente. Favor confirmar nosso entendimento.	<p>O entendimento está correto. Nos termos das cláusulas 2.22.4 da Minuta de Contrato constante do Edital, caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos.</p> <p>Dessa forma, após a sub-rogação, assumirá a nova Concessionária, portanto, as condições estabelecidas até então vigentes para fins da utilização de espaços no complexo aeroportuário concedido. Como é inerente ao instituto da sub-rogação, a concessionária assumirá a posição da Infraero, atual operadora aeroportuária, no tocante aos deveres e direitos expressamente consignados no instrumento jurídico, de maneira que a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais, assim, futuras alterações desses contratos ou eventuais rescisões serão negociadas pelas partes, que, para tanto, deverão observar as condições estabelecidas nos respectivos instrumentos de cessão.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
682	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	3.1.50. A Concessionária deverá, em até 90 (noventa) dias contados do início da vigência deste Contrato, desenvolver, publicar e implantar Política de Transações com Partes Relacionadas, observando, no que couber, as melhores práticas de governança corporativa, e contendo, no mínimo, os seguintes elementos: (...) É nosso entendimento que as melhores práticas de governança corporativa poderão observar normas e diretrizes internacionais e não estritamente nacionais. Favor confirmar nosso entendimento.	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
683	Minuta de Contrato, Capítulo III	Conforme Cláusula 3.1.58 da Minuta do Contrato de Concessão, a concessionária deverá integralizar a totalidade do capital social subscrito mínimo até o 72º mês da eficácia do contrato para o Bloco SP/MS/PA/MG. Por sua vez, a Cláusula 3.1.58.1 prevê que após o término dos investimentos previstos na seção 7 do PEA, a concessionária poderá reduzir o capital integralizado observando-se os valores estabelecidos na referida cláusula. Neste contexto, entende-se que, caso as obras previstas na seção 7 do PEA sejam concluídas em prazo inferior ao previsto na cláusula 3.1.58 do Contrato de Concessão, a Concessionária poderá reduzir seu capital social subscrito e integralizado ao valor previsto na cláusula 3.1.58.1. Esse entendimento está correto?	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
684	Minuta de Contrato, Capítulo III SEI 7357979	<p>A cláusula 3.1.54.2.2. estabelece que os contratos de mútuos celebrados com partes relacionadas devem conter cláusula de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da contribuição variável ou risco de extinção antecipada da concessão. Entende-se por risco de extinção antecipada a decisão judicial ou administrativa no sentido de extinguir antecipadamente o Contrato de Concessão. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. Risco de extinção antecipada é caracterizado por atos que dão início a processo administrativo ou judicial que possa culminar na extinção do contrato de concessão, como a solicitação pela concessionária de enquadramento em relicitação, pedido de recuperação judicial, instauração de processo de caducidade ou o ajuizamento da ação de rescisão judicial.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
685	Minuta de Contrato, Capítulo III	Está correto o entendimento de que, caso a Concessionária efetive os investimentos relacionados à Fase 1-B do Bloco SP/MS/PA/MG e reduza o seu capital social subscrito e integralizado (cláusula 3.1.58.1 do Contrato de Concessão) antes do 72º mês da data de eficácia do contrato, será considerada não aplicável a obrigação de integralização do capital social prevista na cláusula 3.1.58 do Contrato de Concessão, na medida em que se integralize o capital social mínimo previsto na cláusula 3.1.58.1?	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
686	Minuta de Contrato, Capítulo III Item 3.1.54.2.3 SEI 7357979	<p>De acordo com o Contrato de Concessão, os contratos de mútuo celebrados com partes relacionadas deverão ser previamente aprovados pela ANAC e sua remuneração não pode exceder a taxa de juros dos depósitos interfinanceiros (CDI). Além de utilizar a métrica do CDI, entende-se que pode celebrar contrato de mútuo com partes relacionadas que esteja em condição de mercado calculada, por exemplo, pelo custo médio de captação do mútuo com terceiros.</p> <p>Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	O entendimento não está correto. A remuneração da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos depósitos interfinanceiros (CDI).

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
687	Minuta de Contrato, Capítulo II	<p>Com relação a eventuais indenizações devidas aos detentores de contratos de cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, está correto o entendimento de que, nos casos em que o dever de indenizar decorrer de fato ou ato anterior à assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário (Infraero) responderá integralmente pela respectiva indenização e, portanto, deverá ressarcir a Concessionária por eventuais desembolsos relacionados ao pagamento de tal indenização?</p>	<p>Na hipótese do item 3.1.7.2, eventuais indenizações decorrentes dos contratos de cessão de área originalmente firmados pelo atual operador aeroportuário são de exclusiva responsabilidade deste último. Todavia, cabe acrescentar que o dispositivo não afasta demais obrigações impostas à Concessionária pelo Contrato de Concessão, a exemplo daquela prevista no item 3.1.54, que dispõe sobre a responsabilidade de manutenção da integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, o item 2.4, que trata de matéria correlata, e o item 5.5.23, que aloca à Concessionária os riscos relativos aos custos decorrentes de tais desocupações.</p> <p>Por outro lado, no que tange aos contratos que tenham sido sub-rogados, pleitos pré-existentes, perante a Infraero, referentes a eventuais desequilíbrios contratuais, embora se relacionem à execução de contratos de cessão de áreas, não impactam a execução dos contratos assumidos pelas futuras Concessionárias. Pleitos dessa natureza, independentemente de sua procedência, deverão ser postulados perante a Infraero, a quem cabe suportar eventuais ônus de inadimplência e demais eventos havidos durante a sua gestão.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
688	Edital, Capítulo I Item 4.1 SEI 7357979	Em junho houve a entrada em vigor da Lei Federal nº 14.368/2022 – Lei do Voo Simples, que alterou substancialmente a sistemática de tarifação dos aeroportos nacionais, bem como isentou das concessionárias de aeroportos federais o pagamento da contribuição ao Fundo Nacional de Aviação Civil. Questiona-se como foram considerados os impactos pela Lei Federal nº 14.368/2022 nos estudos de viabilidade que subsidiaram a Concessão.	A ANAC esclarece que a presente etapa visa a esclarecer dúvidas decorrentes exclusivamente da redação adotada para os itens do Edital de Leilão nº 01/2022 , após amplo processo de audiência pública. Quanto aos EVTEAS, ressalta que estes e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público não são vinculantes, devendo o proponente, conforme os itens 1.32 e 1.33 do Edital, efetuar estudos levantamentos e demais investigações necessárias à elaboração de sua proposta econômica. Não obstante, algumas informações sobre o assunto podem ser encontradas, a título exemplificativo e não exaustivo, no Banco de Informações pelo caminho https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessões/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada .

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
689	Minuta de Contrato, Capítulo II	<p>Estão em curso diversos processos judiciais relacionados aos contratos de cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários, cujos resultados poderão impactar as bases econômicas dos referidos contratos. Sobre esse tema, está correto o entendimento de que, com relação aos processos judiciais propostos antes da assinatura do Contrato de Concessão, nos casos em que as decisões judiciais resultarem na obrigação de pagamento pela Concessionária, ou na imposição de medidas que de qualquer forma causem prejuízos relevantes à Concessionária, o Operador Aeroportuário (Infraero) deverá ressarcir a Concessionária pelos respectivos desembolsos realizados e/ou prejuízos sofridos?</p>	<p>Na hipótese do item 3.1.7.2, eventuais indenizações decorrentes dos contratos de cessão de área originalmente firmados pelo atual operador aeroportuário são de exclusiva responsabilidade deste último. Todavia, cabe acrescentar que o dispositivo não afasta demais obrigações impostas à Concessionária pelo Contrato de Concessão, a exemplo daquela prevista no item 3.1.54, que dispõe sobre a responsabilidade de manutenção da integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, o item 2.4, que trata de matéria correlata, e o item 5.5.23, que aloca à Concessionária os riscos relativos aos custos decorrentes de tais desocupações.</p> <p>Por outro lado, no que tange aos contratos que tenham sido sub-rogados, pleitos pré-existentes, perante a Infraero, referentes a eventuais desequilíbrios contratuais, embora se relacionem à execução de contratos de cessão de áreas, não impactam a execução dos contratos assumidos pelas futuras Concessionárias. Pleitos dessa natureza, independentemente de sua procedência, deverão ser postulados perante a Infraero, a quem cabe suportar eventuais ônus de inadimplência e demais eventos havidos durante a sua gestão.</p>

			<p>Por fim, registre-se que eventuais divergências havidas entre Concessionária e o operador aeroportuário atual durante a fase de transição operacional, inclusive no que tange à eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou à Infraero, quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre ambas, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da apresentação dos documentos comprobatórios, na forma do item 2.23 da minuta.</p>
--	--	--	---

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
690	Minuta de Contrato, Anexo 2	<p>Favor confirmar se, apesar da liberdade atribuída à Concessionária para organizar e explorar o Complexo Aeroportuário, as regras do Contrato de Concessão (notadamente, os requisitos técnicos do Anexo 2 - PEA e Anexo 7 - PTO) referentes ao cumprimento da legislação geral na operação do aeroporto podem resultar na restrição total (ou severa) à aviação geral, para além dos casos em que possa ser necessário limitá-la com base em motivos de segurança e operacionais.</p>	<p>O entendimento está parcialmente correto. Há vedação à conduta discriminatória pela Concessionária para serviços aéreos prestados pela aviação geral, conforme o art. 37 do CBA, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos. Assim, frise-se que a exploração do sítio aeroportuário, especialmente em aeroportos com severas restrições de capacidade da infraestrutura, deve buscar a maximização do uso do aeroporto, de forma a garantir o atendimento ao maior número de usuários possível - o que poderá eventualmente resultar em alguma restrição no atendimento a determinados segmentos da aviação.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
691	Minuta de Contrato, Capítulo VI SEI 7357979	Conforme disposto no Contrato de Concessão, a proposta apoiada é um mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão e da eficiência na gestão aeroportuária. De acordo com a cláusula 6.17, a Concessionária sempre deverá ser parte integrante da proposta apoiada em conjunto com as empresas áreas e os operadores de aviação civil. Favor informar se o entendimento está correto.	A ANAC informa que o entendimento está correto. Conforme dispõe o item 6.17 do Contrato de Concessão, a Concessionária será por definição parte integrante da proposta apoiada, juntamente a Empresas Aéreas e operadores de aviação geral.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
692	Minuta de Contrato, Capítulo II	<p>Favor confirmar se está correto o entendimento de que os serviços de aviação geral são considerados serviço público, nos termos da Lei Federal 7.565/1986, que propiciam conectividade capilaridade aos serviços aéreos prestados pela aviação geral, e, portanto, não podem ser totalmente proibidos ou severamente restringidos no âmbito da exploração das atividades aeroportuárias pela Concessionária.</p>	<p>O entendimento está parcialmente correto. Os serviços aéreos são considerados atividade econômica de interesse público, nos termos do art. 174-A do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, conforme redação da Lei n. 14.368/2022 (conversão da MP n.1.089/2021). Todavia há vedação à conduta discriminatória pela Concessionária para serviços aéreos prestados pela aviação geral, conforme o art. 37 do CBA, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos. Assim, frise-se que a exploração do sítio aeroportuário, especialmente em aeroportos com severas restrições de capacidade da infraestrutura, deve buscar a maximização do uso do aeroporto, de forma a garantir o atendimento ao maior número de usuários possível - o que poderá eventualmente resultar em alguma restrição no atendimento a determinados segmentos da aviação.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
693	Minuta de Contrato, Anexo 2	<p>As operações no Aeroporto de Congonhas estão sujeitas às limitações definidas pela ANAC, por meio da Resolução nº 55, de 8 de outubro de 2008, conforme alterada, devendo ser observado, ainda, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído elaborado de acordo com as regras do RBAC 161. Sobre a operação do Aeroporto, sabe-se, ainda, que são constantes as reclamações de diferentes entidades da sociedade civil relacionadas a alegados transtornos ambientais à comunidade de moradores das regiões localizadas no entorno do sítio aeroportuário, as quais poderão, eventualmente, resultar em impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no Aeroporto de Congonhas. Ademais, eventual incremento das operações no aeroporto, com o aumento do número de movimentos por hora, resultará no agravamento desse problema, potencializando o risco de imposição de restrições às operações nesse Aeroporto. Requer-se esclarecimentos nesse sentido.</p>	<p>O ruído aeronáutico causado por operação de aeronaves no Aeroporto de Congonhas é tema tratado de maneira contínua no âmbito da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, conforme dispõe a Subparte F do RBAC nº 161 EMD 06, que trata do relacionamento entre o operador de aeródromo, os Órgãos Locais e a comunidade do entorno. Possível aumento no número de reclamações devem ser tratados neste fórum, ao qual cabe convidar membros e órgãos externos envolvidos no tema para exame, tratamento e endereçamento dos fatos relatados. Ainda, cabe destacar que eventuais restrições operacionais de ordem ambiental são de competência da autoridade ambiental local. Por fim, ressalta-se que o Aeroporto de Congonhas está enquadrado no item 161.15(a)(1) do RBAC nº 161 EMD 06, e, portanto, possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (e não Plano Básico), estando disponível a qualquer interessado na página da ANAC, devendo, este, ser oportunamente atualizado sempre que necessário.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
694	Minuta de Contrato, Capítulo V	A redação atual da Cláusula 5.5.19 da Minuta de Contrato de Concessão não apresenta qualquer marco temporal para a responsabilização da Concessionária nas três esferas em razão de dano ambiental. É correto o entendimento que constitui risco da Concessionária a responsabilidade civil, administrativa e criminal unicamente por danos ambientais causados pela Concessionária durante o período de concessão?	O entendimento está incorreto, uma vez que os riscos do Poder Concedente, conforme disposto no item 5.2.12, limitam-se aos custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão, marco temporal a partir do qual o risco por tais custos passa a ser da Concessionária, conforme disposto nos itens 5.4 e 5.5.19. Frise-se que restam integralmente aplicáveis, na espécie, as disposições da legislação acerca do tema.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
695	Minuta de Contrato, Capítulo V	<p>A Cláusula 5.2.9. da Minuta de Contrato de Concessão estabelece que a existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital, assim como os custos decorrentes de tal evento constituem riscos do Poder Concedente. Da mesma forma, a Cláusula 5.2.12, Seção I, Capítulo V, da Minuta de Contrato de Concessão, dispõe que constituem riscos suportados pelo Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital do leilão da concessão. É correto o entendimento de que por “sítios ou bens arqueológicos conhecidos” e “passivos ambientais conhecidos” têm-se aqueles cujas informações foram disponibilizadas com precisão nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) relacionados a essa concessão? Requer-se esclarecimento nesse sentido.</p>	<p>O entendimento não está correto. A ANAC esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exhaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Adicionalmente, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive</p>

			<p>aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
696	Minuta de Contrato, Capítulo V	<p>Considerando o previsto na Cláusula 5.2.11 da Minuta de Contrato de Concessão, entende-se que a Concessionária não será a sucessora da Infraero em nenhuma das ações nas quais que a Infraero seja parte no momento da assinatura do Contrato. Tal questão não foi expressamente prevista na Minuta de Contrato de Concessão, de modo que deve estar estabelecida de forma clara para garantir a segurança jurídica da Concessionária.</p>	<p>O entendimento está parcialmente correto. Conforme item 5.2.11, somente serão suportados pelo Poder Concedente os custos relacionados a passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, excetuando-se aqueles decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato.</p> <p>Nesse sentido, cumpre esclarecer que o item 5.2.11 tem como objetivo informar que consiste em risco alocado ao Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ali elencados que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A. Por sua vez, não é risco do Poder Concedente os custos decorrentes desses passivos oriundos de atos da Concessionária relacionados à Fase I-B do contrato.</p> <p>Logo, não é correto afirmar que o item 5.2.11 abrange todos e quaisquer passivos de forma que a Concessionária não seria sucessora em nenhuma das ações nas quais a Infraero seja parte no momento da assinatura do Contrato.</p> <p>Por fim, esclarece-se que os riscos do Poder Concedente estão exhaustivamente alocados no item 5.2 do Contrato. Dessa forma, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos, conforme disposto no item 5.4 da minuta contratual.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
697	Minuta de Contrato, Capítulo V Item 5.2.12 SEI 7357979	<p>A minuta do Contrato de Concessão estabelece que é risco assumido pelo Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais que tenha origem e não sejam conhecidos até a data da publicação do Edital. Portanto, é essencial que as proponentes tenham conhecimento dos passivos ambientais existentes nos sítios aeroportuários para elaboração de suas propostas.</p> <p>Neste contexto, entende-se por passivo ambiental conhecido aqueles contidos no dataroom disponibilizado pela Infraero. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento está incorreto. Cumpre esclarecer que, para fins do disposto pelo item 5.2.12, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre e sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Em tempo, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
698	Minuta de Contrato, Capítulo III	<p>A Cláusula 3.1.44 determina que a Concessionária deve promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja "fase executória" não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95. Contudo, não é possível auferir o momento da fase executória para que seja promovida a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão. Favor esclarecer qual fase corresponde ao termo "fase executória".</p>	<p>Destaca-se que o procedimento de desapropriação é dividido em duas fases, a saber, a fase declaratória, que tem por escopo a emissão de declaração de utilidade pública, e a fase executória, que compreende as providências concretas para efetivar a desapropriação. Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.44 do Contrato de Concessão diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuíza Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos do Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção dessas desapropriações e indenização dos proprietários das referidas áreas.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
699	Minuta de Contrato, Capítulo VI	<p>A Cláusula 6.24 dispõe que os eventos que afetarem as receitas e custos da Concessionária serão objeto de revisão extraordinária e a Cláusula 6.24.1, Seção IV, do Capítulo VI do Contrato, estabelece que se consideram relevantes os eventos que causarem impacto superior a 1% da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início da Revisão, de modo que não se exclui a possibilidade de que outros eventos que não causem este impacto possam ser considerados relevantes e portanto serem objeto de revisão.. Portanto, entendemos que eventos menores de mesma natureza podem ser englobados em um único evento que atinja o percentual estabelecido no Contrato de Concessão para que a Revisão Extraordinária possa ser viabilizada. Por favor confirmar se nosso entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento está incorreto. O parâmetro de relevância de que trata o item 6.24.1 do Contrato diz respeito a cada evento individualmente. Conforme redação do referido item, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
700	Minuta de Contrato, Capítulo V Item 5.2.8 SEI 7357979	<p>Solicita-se esclarecimentos de qual método foi utilizado pela ANAC e Ministério da Infraestrutura para validação, avaliação e revisão dos estudos técnicos obtidos por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021 no tocante à incerteza no setor aeroportuário causado pelo coronavírus. Mais especificamente, sem prejuízo de esclarecimentos complementares que a Agência e/ou Ministério entendam pertinentes, solicita-se esclarecimentos de (i) como foram considerados os riscos de nova ocorrência de evento de força maior e/ou caso fortuito e (ii) considerando que não foram estipulados novos mecanismos específicos e/ou alteração substancial ao mapa de risco do Contrato, como será conduzido pela ANAC eventuais ocorrência de novos impactos massivos e generalizados em aeroportos nacionais e internacionais.</p>	<p>Inicialmente, informa-se a presente etapa do procedimento licitatório visa a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada para os itens do Edital de Leilão e seus Anexos, após amplo processo de audiência pública. Portanto, não cabe esclarecimento acerca das premissas adotadas nos estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTEA).</p> <p>Adicionalmente, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público.</p> <p>Por último, informa-se que as revisões extraordinárias deverão ocorrer de acordo com a matriz de riscos contratual e demais disposições contratuais que regem o assunto.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
701	Minuta de Contrato, Capítulo V	<p>A partir da análise conduzida nos ativos, foram identificadas diversas irregularidades ou ausências das licenças imobiliárias relacionadas aos aeroportos objeto do Leilão, tais como Autos de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) e Auto de Licença de Funcionamento (ALUF). As regras para emissão do ALUF e do AVCB são regulamentadas por leis municipais e estaduais, respectivamente. A não obtenção ou renovação/revalidação do ALUF ou AVCB pode resultar em sanções que podem variar dependendo (i) do município e do Estado em que o imóvel está localizado; e (ii) da gravidade da irregularidade impedindo a obtenção das licenças. Entre essas sanções estão a aplicação de multas e encerramento do estabelecimento. É correto o entendimento que constitui risco a ser suportado pelo Poder Concedente eventuais sanções decorrentes do não cumprimento e/ou não obtenção de licenças em momento anterior à assinatura do Contrato de Concessão?</p>	<p>O entendimento está incorreto. Isso, pois, a matriz de riscos contratual imputou à Concessionária, por meio do item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.2.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
702	Minuta de Contrato, Capítulo III	De acordo com a Cláusula 3.1.54.2.1 do Contrato de Concessão, os contratos de mútuo a serem celebrados entre a Concessionária e suas partes relacionadas devem ser previamente aprovados pela ANAC. Diante dessa previsão, está correto o entendimento de que a Concessionária poderá celebrar contratos de mútuos com seus acionistas antes da data de assinatura do Contrato de Concessão, não se aplicando a tais contratos a obrigação de obtenção de anuência prévia da ANAC?	O entendimento não está correto. Os contratos de mútuo celebrados antes da data de assinatura do Contrato de Concessão devem ser apresentados pela Adjudicatária à ANAC e devem obedecer às condições previstas no Edital, em particular aos itens 6.2.8 e 6.2.8.1 do Edital.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
703	Minuta de Contrato, Capítulo III	Está correto o entendimento de que a obrigação de integralização do capital social da Concessionária prevista na Cláusula 3.1.58 do Contrato de Concessão poderá ser cumprida mediante o uso de recursos advindos de contrato de mútuo celebrado entre a Concessionária e seus acionistas? Caso positivo, nesse caso, será necessária aprovação prévia da ANAC nos termos da Cláusula 3.1.54.2.1 do Contrato de Concessão?	O entendimento não está correto. A obrigação de integralização do capital social da Concessionária não poderá ser cumprida mediante o uso de recursos advindos de contrato de mútuo celebrado entre a Concessionária e seus acionistas.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta																											
704	Edital, Capítulo VI	<p>Fazemos referência as obrigações prévias a celebração do contrato no Edital e disposições do Capital Social na Minuta Do Contrato, verifica-se que a Adjudicatária deverá integralizar um montante do Capital Social na assinatura do contrato de concessão e após o término dos investimentos da Fase 1B outro montante, sendo:</p> <table data-bbox="667 635 1137 986"> <tr> <td></td> <td>Bloco</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aviação Geral Bloco Norte II</td> <td>Bloco</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SP/MS/PA/MG</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Capital Social Integralizado</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>278.162.537,69</td> <td>77.351.405,16</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.639.249.655,14</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Capital Social Integralizado pós Fase 1B</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>226.085.575,85</td> <td>166.622.758,81</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.601.150.194,41</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Neste sentido, verifica-se no Bloco Norte II, que o valor a ser integralizado do Capital Social aumenta após o término dos investimentos, este entendimento está correto?</p> <p>Desta forma, porque tal diferença no Bloco Norte II, considerando que nos demais Blocos o montante do Capital Social será reduzido após o término dos investimentos,</p>		Bloco		Aviação Geral Bloco Norte II	Bloco		SP/MS/PA/MG			Capital Social Integralizado			278.162.537,69	77.351.405,16		1.639.249.655,14			Capital Social Integralizado pós Fase 1B			226.085.575,85	166.622.758,81		1.601.150.194,41			<p>A ANAC esclarece a metodologia para definição dos valores de capital social:</p> <p>O valor mencionado no item 6.2.4.7 do Edital, que deve ser integralizado até a assinatura do contrato, reflete , para cada bloco de aeroportos, os valores necessários para fazer frente a;</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) contribuição inicial mínima; (ii) 2% (dois por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão; (iii) ressarcimento do EVTEA; (iv) remuneração da entidade organizadora do Leilão; e (v) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. <p>O valor mencionado no item 6.2.4.6 do Edital, a ser subscrito, reflete, para cada bloco de aeroportos, os valores necessários para fazer frente às seguintes obrigações, devendo ser acrescido, ainda, o montante equivalente à Contribuição Inicial definida no contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão; (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão; e
	Bloco																													
Aviação Geral Bloco Norte II	Bloco																													
SP/MS/PA/MG																														
Capital Social Integralizado																														
278.162.537,69	77.351.405,16																													
1.639.249.655,14																														
Capital Social Integralizado pós Fase 1B																														
226.085.575,85	166.622.758,81																													
1.601.150.194,41																														

		<p>qual embasamento para esta desproporção?</p>	<p>(iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável.</p> <p>No item 3.1.58.1, por sua vez, consta valor absoluto que poderá ser mantido a título de capital social subscrito após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária e corresponde a:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) contribuição inicial mínima; e(ii) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão. <p>Assim, as diferenças nos valores de capital social de cada bloco refletem os diferentes valores de cada modelagem, inclusive a necessidade, ou não, de realizar pagamentos referentes ao programa de desligamento de funcionários da INFRAERO.</p>
--	--	---	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
705	Minuta de Contrato, Anexo 2	<p>De acordo com o PEA, o Fator Q somente incidirá a partir do terceiro reajuste. Diante dessa regra, é correto afirmar que a aplicação do Fator Q incidirá antes do fim da Fase 1B, cuja duração é de 60 meses?</p> <p>Entende-se que a regra em questão está equivocada, uma vez que o objetivo da Fase 1B é precisamente adequar o aeródromo aos requisitos do PEA, sendo materialmente impossível cumprir todos os referidos requisitos antes do final dos trabalhos. Solicita-se esclarecimento nesse sentido.</p>	<p>Sim, a incidência do Fator Q será realizada antes do fim da Fase I-B. Esclarece-se, que a Fase I-B contempla as atividades de ampliação e adequação do Aeroporto para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA, não se confundindo assim com a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária, que deverá ser feita atendendo aos padrões mínimos do contrato, conforme Apêndices B, C e D. Cabe dizer, entretanto, que para os aeroportos enquadrados na Faixa 3, em que é exigido o monitoramento do indicador de qualidade "atendimento em pontes de embarque", o dispositivo de reincidência de baixo desempenho, previsto no item 9 do Ap. B do PEA, somente será aplicado para este indicador a partir do período posterior ao término da Fase I-B.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
706	Minuta de Contrato, Anexo 2	<p>Considerando que no Apêndice B do PEA não há referência ao Fator Q, mas apenas a indicadores de qualidade IQS, está correto o entendimento de que o Fator Q não é aplicável aos aeroportos aí abrangidos? Entende-se que o Fator Q se aplicaria a todos os aeroportos a partir do sexto reajuste, sendo que, em Congonhas, em razão de a Fase 1B ter uma duração distinta, os períodos de medição deveriam levar esse fato em consideração para fins de aplicação do Fator Q. Favor confirmar se este entendimento está correto.</p>	<p>O entendimento não está correto. O Apêndice B do PEA se aplica aos aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax . Para estes aeroportos, o Fator Q é adotado. Além disso, esclarece que o Fator Q incidirá a partir do terceiro reajuste, incluindo este, conforme item 6.1 do Ap. B do PEA. Para os demais aeroportos com movimentação anual de passageiros inferior a 5 mi/pax, não haverá incidência do Fator Q. Cabe dizer que para Congonhas, em que é exigido o monitoramento do indicador de qualidade "atendimento em pontes de embarque", o dispositivo de reincidência de baixo desempenho, previsto no item 9 do Ap. B do PEA, somente será aplicado para este indicador a partir do período posterior ao término da Fase I-B.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
707	Edital, Capítulo VI	<p>Fazemos referência as obrigações prévias a celebração do contrato no Edital e disposições do Capital Social na Minuta Do Contrato, verifica-se que a Adjudicatária deverá integralizar um montante do Capital Social na assinatura do contrato de concessão e após o término dos investimentos da Fase 1B outro montante, sendo:</p> <p>Bloco Aviação Geral Bloco Norte II Bloco SP/MS/PA/MG Capital Social Integralizado 278.162.537,69 77.351.405,16 1.639.249.655,14 Capital Social Integralizado pós Fase 1B 226.085.575,85 166.622.758,81 1.601.150.194,41</p> <p>Neste sentido, verifica-se no Bloco Norte II, que o valor a ser integralizado do Capital Social aumenta após o término dos investimentos, este entendimento está correto?</p> <p>Desta forma, porque tal diferença no Bloco Norte II, considerando que nos demais Blocos o montante do Capital Social será reduzido após o término dos investimentos, qual embasamento para esta desproporção?</p>	<p>A ANAC esclarece a metodologia para definição dos valores de capital social:</p> <p>O valor mencionado no item 6.2.4.7 do Edital, que deve ser integralizado até a assinatura do contrato, reflete , para cada bloco de aeroportos, os valores necessários para fazer frente a;</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) contribuição inicial mínima; (ii) 2% (dois por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão; (iii) ressarcimento do EVTEA; (iv) remuneração da entidade organizadora do Leilão; e (v) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. <p>O valor mencionado no item 6.2.4.6 do Edital, a ser subscrito, reflete, para cada bloco de aeroportos, os valores necessários para fazer frente às seguintes obrigações, devendo ser acrescido, ainda, o montante equivalente à Contribuição Inicial definida no contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão; (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão; e

			<p>(iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável.</p> <p>No item 3.1.58.1, por sua vez, consta valor absoluto que poderá ser mantido a título de capital social subscrito após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária e corresponde a:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) contribuição inicial mínima; e(ii) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão. <p>Assim, as diferenças nos valores de capital social de cada bloco refletem os diferentes valores de cada modelagem, inclusive a necessidade, ou não, de realizar pagamentos referentes ao programa de desligamento de funcionários da INFRAERO.</p>
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
708	Minuta de Contrato, Anexo 4	De acordo com a metodologia para cálculo das receitas reguladas do passageiro ajustado, entendemos que caso as receitas por passageiro ajustadas por um ano não atinjam o máximo permitido pela Receita Teto, o fator de reajuste se aplica à RPA do ano seguinte, reduzindo-o, para que, conseqüentemente, possam ser recuperados os rendimentos não contabilizados em anos anteriores. Favor confirmar se este entendimento está correto.	<p>A ANAC informa que o entendimento está parcialmente correto. O Fator de Ajuste - FA, conforme Apêndice A do Anexo 4 da Minuta do Contrato de Concessão, é calculado pela diferença entre a Receita Teto - RT e a Receita por Passageiro Ajustada - RPA, multiplicada pela quantidade de Passageiros Tarifados no ano em questão.</p> <p>Assim, eventuais diferenças, sejam positivas ou negativas, entre a Receita Teto e a Receita por Passageiro Ajustada serão incorporadas ao Fator de Ajuste – FA, que incidirá sobre a Receita por Passageiro Ajustada do ano seguinte.</p> <p>Não obstante, para a definição das tarifas é necessário observar as regras estabelecidas nas cláusulas 4.3 e seguintes do contrato.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
709	Minuta de Contrato, Capítulo III	<p>A cláusula 3.1.44 do Contrato obriga a Concessionária a promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão “cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada”. No processo de desapropriação, a fase executória pode possuir duas naturezas: administrativa (em que há acordo quanto ao valor da indenização) e judicial, que se inicia com o ajuizamento da ação de desapropriação (quando a fase executória administrativa é frustrada pela ausência de acordo). Assim, a obrigação de promoção da desapropriação está clara quando a fase executória judicial já tiver sido iniciada. Este início será dado com o ajuizamento da petição inicial. Nesta hipótese, a promoção da desapropriação não correrá por conta da Concessionária.</p> <p>Contudo, não está claro qual ato administrativo dá início à fase executória administrativa. Estamos entendendo que a fase executória administrativa terá sido iniciada quando houver ato de instauração de processo administrativo específico de execução da declaração de utilidade público em relação a dado imóvel, ou qualquer ato administrativo inequívoco dando início às negociações com os proprietários. Nosso</p>	<p>Esclarece-se que, na hipótese de desapropriação de natureza meramente administrativa (dispensada a necessidade de ação judicial, e estabelecido acordo entre as partes quanto a indenização), o ato administrativo dará início à fase executória da desapropriação será a instauração de processo administrativo específico para a execução da declaração de utilidade pública em relação ao imóvel a ser desapropriado, ou ato administrativo equivalente e inequívoco no mesmo sentido.</p>

		entendimento está correto? Se não, qual seria este ato administrativo?	
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
710	Minuta de Contrato, Capítulo VI	Nos termos da cláusula 6.16., define-se que a proposta apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão. Neste sentido, favor esclarecer se está correto o entendimento de que a proposta apoiada só poderá ser aprovada pela ANAC em um caso comprovado de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e de modo que o processo de recomposição resulte em um valor presente líquido nulo do Fluxo de Caixa Marginal.	A ANAC informa que o entendimento não está correto. A Proposta Apoiada é mecanismo facultativo de flexibilização regulatória e não se relaciona com os procedimentos de revisão extraordinária, estes decorrentes da ocorrência de eventos cujos riscos são alocados ao Poder Concedente.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
711	Minuta de Contrato, Capítulo III	De acordo com a cláusula 3.1.61, a Concessionária tem a obrigação de manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas por terceiros. Contudo, estamos entendendo que, quando ocupada por terceiros e se adotadas as medidas cabíveis perante as autoridades administrativas e judiciais, a Concessionária não será responsabilizada, já que não possui poder de polícia em relação às pessoas. Nosso entendimento está correto?	A Concessionária é responsável direta pela segurança do sítio aeroportuário e pelas obras realizadas, aspectos que podem e devem, inclusive, ser objeto de apólice de seguros, trata-se, portanto, de risco gerenciável. Entende-se que a Concessionária é a parte mais apta a manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido e arcando com os respectivos custos. Nesse sentido deve a Concessionária se valer dos instrumentos legais cabíveis e da comunicação junto aos órgãos competentes para o pleno cumprimento do objeto do contrato, caso haja impedimento para a plena utilização do sítio aeroportuário. Por fim, informa-se que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica do item 5.4.23.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
712	Minuta de Contrato, Capítulo V	A Cláusula 5.5.29 do Contrato de Concessão, ao tratar do risco assumido pela Concessionária referente aos custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, faz referência à Seção V do Capítulo XIV, que, contudo, não existe na minuta do Contrato de Concessão. Solicita-se esclarecimento nesse sentido.	A ANAC esclarece que a correção da referência foi processada por meio do Comunicado Relevante n. 03, de 04 de julho de 2022, reforçamos que a adequada é Seção IV - Da Lista Mínima de Bens, do Capítulo XIV - DOS BENS DA CONCESSÃO

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
713	Minuta de Contrato, Capítulo III	De acordo com a cláusula 3.1.64, a obrigação de informar a ANAC, em até 5 (cinco) dias úteis, de qualquer ação judicial, procedimento arbitral ou administrativo que possa resultar em responsabilidade da ANAC só incide quando tal responsabilidade for direta da ANAC. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A cláusula em questão refere-se a quaisquer ações judiciais, procedimento arbitral ou administrativo que possa resultar responsabilidade para a ANAC, ainda que indireta, ou em conjunto com outros legitimados.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
714	Edital, Capítulo V	<p>Diante do grande porte dos empreendimentos aeroportuários envolvidos, associado à complexidade da licitação, entende-se que o prazo entre a publicação do Edital e a entrega das propostas deveria ser de, no mínimo, 90 (noventa) dias. Além disso, a reformulação dos blocos de aeroportos e a retirada do Aeroporto de Santos Dumont (RJ) da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias é recente, de modo que ainda depende de um maior tempo para ser corretamente assimilada pelos stakeholders, especialmente para fins da formulação das propostas econômicas. Nesse sentido, sugere-se a ampliação do prazo para apresentação das propostas, para 90 (noventa) dias a partir da publicação do Edital, a fim de que sejam afastadas eventuais condições que possam resultar na restrição do possível universo de interessados e que se garanta a ampla competitividade no certame.</p>	<p>A solicitação não será atendida. Informa-se que o questionamento efetuado não é objeto de esclarecimentos nesta fase do procedimento licitatório. A presente etapa visa somente a esclarecer dúvidas decorrentes da redação adotada no Edital do Leilão nº 02/2022, após amplo processo de audiência pública.</p> <p>De toda forma, esclarece-se que o prazo entre a publicação deste Edital e o recebimento das propostas econômicas respeita o que dispõe a Resolução nº 01, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI), alterada pela Resolução nº 185, de 27 de abril de 2021, do mesmo CPPI.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
715	Minuta de Contrato, Capítulo IV	<p>Nos termos da cláusula 4.5 do Contrato, a proposta de tarifação somente será suspensa pela ANAC quando for identificado “prejuízo potencial” aos Usuários finais.</p> <p>Favor esclarecer quais critérios a ANAC usará para identificar uma situação como de “prejuízo potencial aos Usuários”.</p>	<p>Uma definição precisa para a expressão “prejuízo potencial aos usuários finais” necessitaria ser apropriada a todos os casos possíveis de práticas prejudiciais ou potencialmente prejudiciais aos usuários e permanecer apropriada por todo o prazo da concessão a despeito das evoluções no setor. Diante da impossibilidade de se prever todas as situações regulatórias possíveis, uma definição precisa seria inapropriada para os fins a serem alcançados com o dispositivo em questão.</p> <p>Dessa forma, a análise quanto ao potencial prejudicial das propostas de tarifação será realizada no caso concreto.</p> <p>Não obstante, cumpre esclarecer que, no entendimento da ANAC, não é qualquer aumento de tarifas que pode ser percebido como prejuízo potencial ao usuário final. Um aumento que promova uma remuneração adequada da infraestrutura (seja para atualizar monetariamente os valores ou para readequá-los diante de mudanças ou reavaliação das circunstâncias), embora possa não ser desejado pelos usuários no curto prazo, tende a ser visto como benéfico por essa Agência, na medida em que mantém o incentivo para que a demanda por serviços e infraestrutura continue sendo adequadamente atendida ao longo do tempo.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
716	Minuta de Contrato, Anexo 2	Está correto o entendimento de que uma eventual ampliação do prazo para conclusão das obras da Fase 1-B acarretaria a ampliação do prazo para cumprimento da obrigação de integralização do capital social da Concessionária prevista na Cláusula 3.1.58 da minuta de Contrato de Concessão?	O entendimento está correto.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
717	Minuta de Contrato, Capítulo V	A cláusula 5.5.29 faz remissão à Seção V do Capítulo XIV do Contrato. Contudo, o Contrato não traz esta Seção. A qual procedimento realizado pela SAC/MInfra está sendo feita referência?	A ANAC esclarece que a correção da referência foi processada por meio do Comunicado Relevante n. 03, de 04 de julho de 2022, reforçamos que a adequada é Seção IV - Da Lista Mínima de Bens, do Capítulo XIV - DOS BENS DA CONCESSÃO

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
718	Minuta de Contrato, Capítulo VIII	Para fins das cláusulas 8.5 do Contrato e 2.2. do Anexo 3 do Contrato, a receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais terá como base a "Remuneração" da Concessionária, isto é, a Receita Tarifária e Não-Tarifária (Cláusula 1.1.50 do Contrato). Nosso entendimento está correto?	A ANAC esclarece que será considerada receita bruta qualquer receita auferida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, conforme definida na cláusula 1.1.50 da Minuta de Contrato.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
719	Minuta de Edital, Capítulo VII	Estamos entendendo que, em virtude da aplicação subsidiária da Lei 8.666/1993, o prazo da declaração de inidoneidade não será superior a 5 (cinco) anos. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. A Lei nº 8.666/1983 não traz limitação temporal de 5 (cinco) anos à declaração de inidoneidade. A declaração de inidoneidade vigorará enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo de 2 anos da sanção aplicada.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
720	Minuta de Contrato, Capítulo XIII	Nos termos da cláusula 13.27 do Contrato, estamos entendendo que a rescisão do Contrato em caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente também poderá ser obtida mediante processo arbitral. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está parcialmente correto. Nos termos do item 13.27 do contrato de concessão, especificamente o pedido de rescisão do contrato de concessão, por iniciativa da Concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, será mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Todavia, é certo que, nos termos do item 16.5 e seguintes da minuta do Contrato, todas as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato ou a ele relacionadas, serão definitivamente resolvidas por arbitragem.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
721	Edital, Anexo 9	O item 4.7 do Edital exige que os Representantes Credenciados reconheçam firma de todas as declarações e documentos referidos no Edital. No caso específico da Proposta Econômica (Anexo 9), entendemos que o reconhecimento de firma não seria devido, considerando o caráter sigiloso do documento. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto. Para mais informações sobre o assunto, recomenda-se consulta ao Anexo 23 do Edital - LISTA DE DOCUMENTOS E INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO E ENTREGA.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
722	Minuta de Contrato, Anexo 2	Entendemos que a Concessionária poderá realizar a demolição de infraestruturas existentes nos Complexos Aeroportuários, desde que a Concessionária observe os termos do contrato de concessão e do plano de exploração aeroportuária. Favor confirmar nosso entendimento.	A ANAC esclarece que a concessionária poderá realizar demolições, mas todos os requisitos contratuais devem ser observados, além destes, frise-se que a verificação de eventuais restrições judiciais, bem como a observância da legislação afeta ao tema e relacionadas ao bem objeto de demolição são de inteira responsabilidade da Concessionária.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
723	Minuta de Contrato, Anexo 2	Entendemos que a Concessionária poderá paralisar as operações dos aeroportos e/ou pistas dos aeroportos para a execução de obras necessárias ao cumprimento do plano de exploração aeroportuária, de forma e prazo razoável e proporcional ao necessário para a execução de obras que demandem tal paralisação. Favor confirmar nosso entendimento	O entendimento está correto. Adicionalmente, o plano de trabalho e execução das intervenções deve ser discutido com os interessados, notadamente empresas áreas, e deve observar os trâmites de aprovação da agência e demais autoridades envolvidas.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
724	Minuta de Contrato, Capítulo VI	Para fins da cláusula 6.24.1 da minuta do Contrato de Concessão, a receita bruta anual média da Concessão referente aos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária terá como base a “Remuneração” da Concessionária, isto é, a Receita Tarifária e Não-Tarifária (Cláusula 1.1.50 do Contrato). A mesma ideia se aplica também à cláusula 6.24.1.1. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto. A receita bruta anual compreende as receitas tarifárias e não-tarifárias da concessão.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
725	Minuta de Contrato, capítulo IV	<p>Nos termos da cláusula 6.24.1, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% da receita bruta anual medida da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>Nos casos em que não foi atingido o gatilho indicado na cláusula 6.24.1, apesar de a Concessionária não ter o reequilíbrio econômico-financeiro por meio da Revisão Extraordinária, entendemos que os efeitos tais eventos poderão ser incluídos no processo de Revisão Ordinária da Concessão. Caso contrário, haverá limitação ao direito constitucionalmente previsto a respeito da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões.</p> <p>Exemplificadamente, citamos a hipótese de a Concessionária identificar diversos eventos que causem impacto equivalente a 0.9% da receita bruta anual da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Ordinária.</p> <p>Nessa situação, entendemos que a Revisão Ordinária poderá tratar sobre esses eventos.</p> <p>Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está incorreto. Isso, pois, o Contrato não dispõe sobre revisões ordinárias. A respeito das revisões extraordinárias, cabe esclarecer que o parâmetro de relevância de que trata o item 6.24.1 do Contrato diz respeito a cada evento individualmente. Conforme redação do referido item, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
726	Minuta de Contrato, Anexo 2	<p>Nos termos do item 4 e 5 do Apêndice E do Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, há duas áreas, no Aeroporto de Belém e Aeroporto de Congonhas, que não estão disponíveis para transferência e exploração pela Concessionária.</p> <p>Desta forma, entendemos que enquanto não houver a transferência destas áreas, a Concessionária não será responsável pelas mesmas, seja em relação aos custos, seja em relação a qualquer responsabilidade (manutenção, segurança etc.) das áreas. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>	<p>Conforme o item 2.3 do Contrato de Concessão, o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato. Além disso, o 3.1.61 do Contrato prevê que a Concessionária deverá responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens integrantes da Concessão. Também é dever da Concessionária manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, conforme item 3.1.62 do Contrato.</p> <p>Cumprir registrar que, nos termos do item 4.1.3.1 do PEA, caberá à Concessionária adotar as providências necessárias para regularização e exploração da área descrita no item 4 do Apêndice E, sendo esse seu expresso dever, podendo, portanto, impactar em sua responsabilidade pela guarda e manutenção da área ao longo da gestão contratual. Diversamente o, o contrato não prevê essa mesma obrigação para a área do item 5 do Apêndice E do PEA, haja vista que sua posse é objeto de demanda judicial em curso.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
727	Minuta de Contrato, capítulo XIII	<p>A cláusula 13.25 prevê que a declaração de caducidade acarretará a execução da Garantia de Execução do Contrato. Gostaríamos de confirmar que a execução da Garantia de Execução em caso de caducidade não é “automática”, mas somente poderá ocorrer caso existam obrigações pecuniárias devidas e não pagas pela Concessionária na data da declaração de caducidade.</p>	<p>A ANAC esclarece que a utilização da Garantia de Execução Contratual poderá ocorrer caso haja o inadimplemento, pela Concessionária, das obrigações asseguradas por aquele instrumento, após prévio procedimento em que se garanta à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa, conforme disposto na cláusula 3.1.82 da Minuta de Contrato, inclusive no caso de declaração de caducidade da concessão (sem prejuízo da possibilidade de seu acionamento durante todo o prazo da Concessão, quando cabível).</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
728	Minuta de Contrato, Capítulo II	<p>O item 2.22.9 do Contrato prevê que o Estágio 2 da Fase 1-A será declarado concluído pelo Poder Concedente quando satisfeitas as condições listadas nos itens 2.22.9.1 a 2.22.9.4, além das demais previstas no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional.</p> <p>Entendemos que a declaração de conclusão do Estágio 2 da Fase 1-A poderá ocorrer para cada aeroporto integrante dos blocos concedidos quando comprovado, pela concessionária, que todas as condições foram cumpridas. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto. A declaração de conclusão é emitida por aeroporto, e não por bloco. A título de conhecimento, a mesma resposta cabe para o Plano de Transferência Operacional, que é elaborado por aeroporto, e não por bloco.</p>

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
729	Minuta de Contrato, Anexo 2	Com a delimitação definida pelo Anexo 2, PEA, parte da área civil do aeroporto de Belém compreende trechos do pátio de aeronaves da base militar bem como trechos de taxiways militares. Questiona-se se a livre exploração dessas áreas da maneira entendida como mais pertinente bem como sua manutenção, custos, receitas, ficam atribuídos a Concessionária ou aos órgãos militares. Entende-se ser uma área hoje exclusivamente militar, porém a incorporação na área civil poderia ter impacto no plano de negócios e 'masterplan' da Concessionária.	Destaca-se que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra. Também competem ao futuro Concessionário, de acordo com o item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato. Reforça-se, portanto, que caberá a Concessionária realizar as tratativas e negociações para estabelecer as condições de uso da área, respeitando o zoneamento existente. Cumpre registrar que, nos termos do item 4.1.2 do PEA, as áreas civis utilizadas pelo Comando da Aeronáutica - COMAER para a prestação dos serviços de navegação aérea submetem-se ao regime da Portaria Conjunta nº 06/SAC de 05 de setembro de 2018, alterada pela Portaria nº 149/DGCEA, de 8 de novembro de 2021, ou a que vier a atualizá-la.

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
730	Minuta de Edital, Anexo 23	Na ausência da lista de bens mínimos a serem transferidos para a Concessionária durante o período de transição, questiona-se como poderá ser assegurada a operacionalidade dos aeroportos após a conclusão da transferência, bem como manter equilibradas as premissas de plano de negócio.	<p>A ANAC destaca que para fins do item 14.9 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital.</p> <p>Ademais, relembra-se o previsto nos itens abaixo:</p> <p>2.22.10. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20.</p> <p>2.22.10.1. A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.</p> <p>(...)</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>(...)</p> <p>5.5.28. custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.22.11; e</p> <p>5.5.29. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção IV do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, e ainda que</p>

			eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto;
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
S/N	Minuta de Contrato, Capítulo III	<p>Considerando o disposto nos preceitos do Edital que oferece a prerrogativa de se ensejar ESCLARECIMENTOS à ANAC, em face de dúvidas que se nos despertam, indagamos o porquê da omissão do edital em contemplar cláusulas limitadoras às operações de aeronaves (helicópteros offshore) no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá, considerando, pelo menos, o seguinte conteúdo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proibição do aumento da pista do aeroporto, que hoje é de 900 metros; 2. Proibição de operações de voos regulares comerciais com aeronaves ATR 42; 3. Limitações de número de pouso e decolagem de helicópteros offshore (bi turbinados e de grande porte); 4. Não operação aos sábados, domingos e feriados; 5. Decolagem nos dias úteis a partir das 10h da manhã; 6. Implantação de equipamentos para fiscalizar o respeito às rotas e às altitudes; 7. Determinação para que sejam estabelecidas rotas (para decolagem e aproximação para pouso), distantes das residências o suficiente para que o ruído, segundo as normas técnicas e legislação vigentes, não afete o cotidiano dos 	<p>A ANAC informa que, no entendimento da sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da ANAC, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição sonora . Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os</p>

		moradores da Barra da Tijuca, Recheio e adjacências.	envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos. Ademais, ratifique-se que, nos termos do item 3.1.1 da minuta do Contrato de Concessão, é dever da Concessionária cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo.
--	--	--	--

Nº do esclarecimento	Documento	Pedido de Esclarecimento	Resposta
S/N	Contrato, Capítulo V, Seção I Cláusula 5.2.3 SEI 7358822	Em geral, está correto o entendimento de que reduções do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no Aeroporto de Congonhas determinadas por decisões judiciais ou de autoridades públicas, ou decorrentes de alterações legais ou regulamentares, posteriores à assinatura do Contrato de Concessão, relacionadas com os itens 17, 18 e 19, constituem risco suportado pelo Poder Concedente, nos termos da Cláusula 5.2.3 e 5.5.20 da Minuta de Contrato de Concessão? Ainda, é correto o entendimento de que caberá pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, se houver impacto na equação original decorrente de tais ônus? Requer-se esclarecimentos nesse sentido.	<p>Informa-se que o item 5.2.3 trata da redução de capacidade existente à data de realização do leilão, do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas pelo aeroporto em razão direta de ação imprevista ou omissão de entes públicos direcionados ao aeroporto em questão.</p> <p>Assim, atribui ao Poder Concedente o risco decorrente de atos do Poder Público que, porventura, venham a reduzir a capacidade já existente da infraestrutura em atender a demanda.</p> <p>Assim, cabe esclarecer que o referido item não guarda relação ou não tem por fulcro endereçar as questões tratadas pelos itens 17, 18 e 19 descritos pelo documento SEI 7358822.</p>