



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS, PATRIMÔNIO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS AEROPORTUÁRIAS

ANEXO 1

Brasília, 19 de julho de 2024.

CONSULTA PÚBLICA SOBRE O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PRIVADOS EM AEROPORTOS REGIONAIS (AMPLIAR)

O MPOR convida todos os interessados a apresentar contribuições sobre o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais - Ampliar.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Nos últimos 12 anos, o Brasil passou por um processo significativo de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária por meio do processo de concessão de aeroportos à iniciativa privada. Esse período foi marcado por uma mudança no modelo de gestão dos principais aeroportos do país, buscando atrair investimentos privados, melhorar a eficiência operacional e elevar os padrões de qualidade e serviços oferecidos aos passageiros.

1.2. Como resultado do programa, 59 aeroportos foram concedidos para a iniciativa privada, o que representa cerca de 93% do mercado doméstico de passageiros e 99% da carga aérea. Ao longo desse período, foram investidos mais de R\$ 31 bilhões nos aeroportos concedidos e estão previstos mais de R\$ 31 bilhões em investimentos contratados.

1.3. A avaliação positiva do passageiro usuário dos serviços aéreos saltou de 69% em 2013 para 92% em 2020. Segundo dados do ranking internacional AirHelp, o Brasil se destacou por ter quatro dos dez melhores aeroportos do mundo no ano de 2022^[1].

1.4. O sucesso e a importância das concessões federais do setor aeroportuário têm se mostrado como uma decisão acertada e que ultrapassa diferentes gestões governamentais, frente a um setor dinâmico que requer flexibilidade e agilidade na gestão, capaz de comportar a demanda crescente por infraestrutura e modernização. O movimento público iniciado há mais de uma década já permite observar a oferta à sociedade de terminais modernos, o que permitiu a ampliação da oferta de serviços aéreos a partir do incremento na capacidade operacional, permitindo significativos ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência, competitividade e celeridade nas compras e contratações necessárias às operações. Ademais, tem tido o potencial de trazer importante experiência internacional em gestão aeroportuária.

1.5. Não obstante, considerando as extensas dimensões do território brasileiro, a infraestrutura aeroportuária abrange não apenas grandes aeroportos, quase todos concedidos à iniciativa privada, mas também aeródromos de menor porte, chamados de aeroportos regionais, essenciais à conectividade do país. A maior parte desses aeroportos encontra-se fora do eixo das concessões aeroportuárias e enfrentam desafios distintos dos aeroportos que foram concedidos à iniciativa privada. Via de regra, tratam-se de equipamentos localizados em pequenos e médios centros urbanos, com restrições de acesso e aspectos socioeconômicos importantes, o que requer atenção na elaboração de políticas públicas relacionadas ao fomento da aviação regional voltadas ao desenvolvimento econômico, integração social, atendimento de comunidades isoladas, acesso à saúde e segurança operacional.

1.6. A questão central referente a esses aeródromos consiste na sua condição de ativos tipicamente deficitários, o que representa um obstáculo para a atração de investimentos privados e estruturação de projetos em mercado primário.

1.7. Atualmente, a maioria dos aeroportos regionais está sob delegação e gestão de governos estaduais ou municipais, os quais frequentemente enfrentam desafios e limitações na realização dos investimentos necessários para aprimorar a infraestrutura e administrar adequadamente esses ativos. Os investimentos em infraestrutura aeroportuária competem diretamente com outras despesas prioritárias dos entes federativos, como saúde, educação e assistência social, o que gera restrições na capacidade operacional, deficiência de equipamentos adequados e oferta limitada de serviços. Além disso, os gestores desses ativos enfrentam dificuldades devido à falta de conhecimento técnico especializado e experiência na gestão aeroportuária, exigidos para a operação eficiente desse tipo de infraestrutura.

1.8. Cumpre informar, que a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), instituído pela Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, para a realização de investimentos nesses aeroportos^[2] tem sido insuficiente, dadas as dificuldades inerentes à realização de obras públicas, especialmente para elaboração de projetos adequados e aplicação dos recursos pelos entes da federação. A complexidade e os desafios na alocação adequada desses recursos apontam para necessidade de revisão e aperfeiçoamento das estratégias de investimento em infraestrutura aeroportuária regional.

1.9. Sobre a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), há que observar sua relevância na política pública de aviação regional, contabilizando, atualmente, uma carteira com 36 ativos (em 12/2024), entre contratações diretas feitas por estados e municípios e atribuições do MPOR por meio de portaria. Não obstante, não é viável concentrar toda a estratégia em apenas um veículo de investimento e gestão, considerando ainda a limitação na capacidade de execução da empresa.

1.10. Face ao exposto, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) vem trabalhando no desenvolvimento de ações com potencial para viabilizar a realização de investimentos e melhorar a gestão dos aeroportos regionais.

1.11. Nesse contexto, a partir da quinta rodada de concessões, em 2019^[3], o governo federal adotou uma nova estratégia para as concessões aeroportuárias, agrupando os ativos em blocos que incluem aeroportos regionais de pequeno e médio porte. Esse modelo foi pensado para atrair investimentos para aeroportos que individualmente não seriam atrativos ao capital privado, utilizando um sistema de subsídio cruzado em que aeroportos mais rentáveis possibilitam a inclusão de ativos deficitários dentro do mesmo bloco, garantindo a sustentabilidade econômica do contrato. Devido ao sucesso deste modelo, ele foi adotado em todas as rodadas de concessões subsequentes.

1.12. Entretanto, mesmo após a conclusão de sétima rodada de concessões, muitos aeroportos regionais que constam do planejamento setorial (Plano Aerooviário Nacional - PAN^[4]) não foram alcançados pela política pública e continuaram sob gestão estatal ou municipal, sem receber as melhorias e investimentos necessários para a operação adequada. Diante desse cenário, o MPOR considera essencial buscar novos mecanismos de investimentos e gestão que considerem as especificidades desses equipamentos.

1.13. Nesse contexto, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MPOR) vem estudando estratégias alternativas para abordar as limitações enfrentadas. Um exemplo é o projeto-piloto de Parceria Público-Privada Amazonas (PPP-AM), iniciado pelo governo federal em 2020, com o objetivo de conceder à iniciativa privada a operação de oito aeroportos de pequeno porte no estado do Amazonas, todos deficitários. Considerando a inviabilidade de uma concessão tradicional, conforme estabelecido pela Lei nº 8.987/1995, o projeto evoluiu para a formulação de uma concessão patrocinada, nos termos da Lei nº 11.079/2004, que prevê, além das receitas tarifárias e comerciais geradas pelos aeroportos, o pagamento de uma contraprestação pecuniária pelo parceiro público ao privado.

1.14. Após quatro anos de desenvolvimento, incluindo múltiplas revisões dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) e uma necessidade orçamentária estimada em aproximadamente R\$ 795 milhões, a PPP-AM não progrediu para a etapa de elaboração das minutas de edital e contrato, nem foi submetida à consulta pública. O projeto enfrentou sérios entraves de viabilidade, principalmente devido a riscos de difícil gerenciamento, como o risco orçamentário, e uma relação custo-benefício desfavorável.

1.15. Tendo em vista as dificuldades orçamentárias, as prioridades fiscais do país e as dificuldades para se implementar uma PPP, caminha-se para a retirada do projeto das ações prioritárias no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o que já foi formalmente solicitado pelo MPOR ao PPI. Nesse sentido, a estruturação de PPPs não representa, atualmente, uma alternativa viável para a concretização da política pública, pelo elevado risco de insucesso envolvido, além da morosidade processual.

1.16. Diante dessas dificuldades, uma das alternativas estudadas pelo MPOR é a incorporação de aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão federal vigentes. Essa incorporação seria realizada mediante acordo mútuo com as concessionárias interessadas, que teriam seus contratos originais reequilibrados financeiramente. O ministério vislumbra, com esse modelo: i) a expansão dos benefícios do programa federal de concessões aeroportuárias para aeroportos regionais, através de investimentos privados; ii) a atração de capital privado e a implementação de uma gestão mais eficiente para os aeroportos regionais deficitários; e iii) a possibilidade de transferir os

avanços regulatórios alcançados a partir da quinta rodada de concessões para as concessões individuais realizadas nas primeiras rodadas.

1.17. Nesse sentido, o MPOR está desenvolvendo o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR), uma iniciativa estratégica para enfrentar os problemas de infraestrutura e gestão dos aeroportos regionais deficitários. O AmpliAR visa atrair investimentos privados e garantir a gestão eficiente desses aeroportos por meio de um modelo que aproveita as concessões federais vigentes e inclui um processo competitivo simplificado para selecionar as concessionárias participantes garantindo isonomia e a melhor proposta para o interesse público.

1.18. **A presente consulta pública tem como objetivo obter contribuições e sugestões da sociedade sobre a minuta de portaria que estabelece o AmpliAR, bem como a minuta do edital para o processo competitivo simplificado destinado à seleção de concessionárias para a gestão de aeroportos regionais deficitários. Esta consulta busca garantir a transparência e a participação social na formulação de políticas públicas, assegurando que as decisões sejam tomadas de forma inclusiva e representativa dos interesses dos diversos atores envolvidos.**

1.19. Nos próximos tópicos, será realizado o detalhamento do AmpliAR e do processo competitivo simplificado para melhor compreensão.

2. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PRIVADOS EM AEROPORTOS REGIONAIS

2.1. O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR) é uma iniciativa delineada para fomentar o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária em regiões menos atendidas do Brasil. O principal objetivo do AmpliAR é promover adequação da infraestrutura e gestão dos aeroportos regionais deficitários, que enfrentam grandes desafios para atrair investimentos devido à sua baixa rentabilidade e às dificuldades de gestão, por meio da incorporação desses aeroportos nos contratos de concessão federal vigentes, assegurando que as concessionárias interessadas tenham seu contrato reequilibrado.

2.2. O programa é voltado para concessionárias que já possuem contratos de concessão de aeroportos federais e que estejam interessadas em assumir a gestão de aeroportos regionais deficitários. A participação no AmpliAR é voluntária, e as concessionárias interessadas poderão competir entre si, apresentando propostas econômicas, conforme será detalhado adiante.

2.3. Baseado nas diretrizes do Plano Aerooviário Nacional 2022-2052 (PAN 24), o AmpliAR visa integrar um número significativo de aeroportos regionais em rodadas sucessivas de incorporações aos contratos de concessão existentes, promovendo uma evolução contínua nas operações e serviços aeroportuários.

Plano Aerooviário Nacional (PAN) e a seleção de aeroportos

2.4. O Plano Aerooviário Nacional (PAN) é um instrumento de planejamento estratégico que orienta o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária no Brasil. O documento visa identificar as necessidades de investimento e as ações prioritárias para aprimorar a acessibilidade e a conectividade aérea em todo o território nacional, promovendo o desenvolvimento econômico e social das regiões atendidas. O PAN estabelece diretrizes e metas para a expansão e modernização dos aeroportos, garantindo que elas atendam aos padrões de segurança e eficiência operacionais necessários para sustentar o crescimento da aviação civil no país.

2.5. O PAN foi instituído por meio da Portaria nº 605, de 5 Dezembro de 2024, e configura-se como direcionador para o setor, apontando, com base em critérios técnicos, os aeroportos prioritários para receberem investimentos com recursos públicos federais, por meio do FNAC. Escolhido como estudo-base para a elaboração do AmpliAR, o PAN 2022 contempla 249 aeroportos, distribuídos nos cenários base (130), desenvolvimento (47) e estratégico (72), diversos já concedidos à iniciativa privada e que, portanto, tendem a apresentar nível adequado de infraestrutura e gestão. Existem, contudo, mais de cem ativos com potenciais problemas de infraestrutura e gestão. Para alcançar esses resultados, o PAN avaliou um total de 941 empreendimentos, utilizando critérios sociais, econômicos e ambientais para selecionar aqueles que melhor atenderiam às necessidades de acessibilidade e desenvolvimento regional. Este processo de seleção foi fundamental para garantir que 96,5% da população brasileira esteja a até três horas de um aeroporto, proporcionando maior integração e conectividade em todo o território nacional.

2.6. O documento apresenta os aeroportos prioritários para a alocação de recursos, as projeções de demanda, a análise estratégica dos investimentos necessários, bem como os custos operacionais e receitas associadas a cada infraestrutura aeroportuária. A escolha do PAN como estudo-base é justificada pela abrangência e detalhamento de suas análises, que incluem consultas públicas, participação de diversos atores do setor e alinhamento com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Esse processo participativo e transparente garante que as decisões de investimento sejam baseadas em dados robustos e considerem as necessidades reais das diversas regiões do país.

2.7. O PAN será utilizado para calcular os valores de referência, incluindo capital expenditure (capex), operational expenditure (opex), receita e o valor presente líquido (VPL) de cada bloco. Esses resultados serão utilizados para definir os preços-teto para apresentação de propostas no processo competitivo simplificado, com a possibilidade de utilização de outros estudos e dados para aprimorar o certame. A utilização do PAN como referência para esses cálculos assegura que os preços-teto e demais parâmetros financeiros sejam estabelecidos com base em informações e metodologia já existentes, poupando os custos e prazos associados à elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), como ocorre em processos de concessão tradicionais.

2.8. Os investimentos previstos no PAN incluem melhorias significativas nas infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas, com ações e indicadores claros para o aprimoramento contínuo da aviação civil brasileira. A metodologia adotada pelo PAN para a seleção dos aeroportos levou em conta não apenas a viabilidade econômica, mas também a necessidade de atender regiões com pouca infraestrutura e alta dependência do transporte aéreo.

2.9. A configuração dos blocos regionais de aeroportos deficitários proposta pelo MPOR fundamenta-se nas diretrizes do PAN e nas políticas públicas para o desenvolvimento da aviação regional, considerando critérios técnicos, econômicos e sociais que visem ao aprimoramento da conectividade e acessibilidade nas diversas regiões do Brasil. Essa configuração busca maximizar a eficiência dos investimentos, promovendo a integração dos aeroportos regionais e garantindo que as melhorias na infraestrutura aeroportuária contribuam efetivamente para o desenvolvimento socioeconômico das regiões atendidas.

Estratégia privada e formação de blocos

2.10. Dentro do escopo do AmpliAR, a estratégia privada desempenha um papel crucial. Essa estratégia envolve a atribuição de aeroportos regionais deficitários, distribuídos em blocos, às atuais concessionárias, mediante participação em processo competitivo simplificado. Esses blocos são configurados para maximizar a eficiência operacional e a viabilidade econômica, permitindo uma gestão mais integrada e eficiente dos aeroportos regionais.

2.11. Tal estratégia alinha-se às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), a qual preconiza o uso de recursos privados para o desenvolvimento da aviação civil, conforme é possível observar em seu art. 2º, que destaca a importância das parcerias com a iniciativa privada para ampliar a infraestrutura aeroportuária e melhorar a eficiência operacional dos aeroportos.

2.12. Nessa esteira, são possíveis candidatos ao AmpliAR todos aeroportos regionais deficitários que compõem o PAN e não estão concedidos ou fazem parte da estratégia de gestão pública (vale destacar que os aeroportos que atualmente compõem a carteira da Infraero não estão incluídos no escopo do programa). Sem embargo, espera-se que cerca de 100 aeroportos sejam inseridos no AmpliAR. A lista inicial será apresentada ao longo deste documento.

2.13. Sobre o tema, importante ressaltar que as listas de aeroportos apresentadas no presente documento têm caráter propositivo e dependem de diversos fatores complexos, em especial dos ajustes na definição da estratégia pública e privada para a gestão de aeroportos regionais. A concordância dos delegatários de cada aeroporto também é fundamental para sua permanência no programa.

Estratégia de Execução do AmpliAR

2.14. O programa AmpliAR será implementado em duas etapas principais, cada uma podendo ser subdividida em uma ou mais rodadas, à semelhança do que ocorre nas concessões federais vigentes. Esta abordagem permite a incorporação da evolução regulatória entre cada rodada, garantindo a atualização e aprimoramento contínuo do processo.

2.15. Na **primeira etapa**, serão apresentados para consulta pública a formação de 11 blocos integrados, focados nos grupos prioritários da Amazônia Legal e do Nordeste. Esta fase inicial visa atrair investimentos para regiões com maior necessidade de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, conforme será demonstrado no tópico subsequente.

2.16. A **segunda etapa** focará nos aeroportos elegíveis com base no Plano Aerooviário Nacional (PAN), garantindo uma cobertura abrangente e estratégica em todo o território nacional. A seleção dos aeroportos e a formação dos blocos nesta fase serão influenciadas pelos resultados e aprendizados obtidos na primeira etapa, além de ajustes regulatórios que possam surgir.

2.17. Primeira Etapa - foco na Amazônia Legal e Nordeste

2.18. Para a primeira etapa do AmpliAR, a seleção dos aeroportos foi baseada nas regiões prioritárias identificadas com base no PAN, quais sejam: aeroportos localizados na Amazônia Legal e um primeiro conjunto de aeroportos do Nordeste. Estas regiões foram escolhidas devido aos seus desafios significativos em termos de acessibilidade e carência de infraestrutura aeroportuária. Ao todo, 50 aeroportos deficitários foram previstos para a primeira etapa. Esse escopo poderá ser alterado a depender do resultado das discussões públicas. Importante destacar, que esses aeroportos são essenciais à conectividade e ao atendimento da população dessas regiões, especialmente em áreas remotas e com acesso rodoviário limitado.

2.19. Na implementação do Ampliar, foi dedicada atenção especial à região da Amazônia Legal. Reconhecida como uma zona crítica na aviação regional, essa área foi priorizada devido à sua vastidão geográfica, limitações de acesso terrestre e a consequente alta dependência do transporte aéreo. O PAN destaca a Amazônia Legal como essencial para a integração nacional e desenvolvimento regional, devido à necessidade de conectar comunidades isoladas e de apoiar atividades econômicas e sociais vitais.

2.20. Para a região Nordeste, o critério de seleção considerou a necessidade de promover maior integração e desenvolvimento econômico em uma área que possui desafios específicos em termos de infraestrutura aeroportuária. A priorização desta região visa melhorar a conectividade e a qualidade dos serviços aeroportuários, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico da região e atendendo à crescente demanda por infraestrutura moderna e eficiente.

Critério de formação dos blocos

2.21. A configuração dos blocos de aeroportos inicialmente sugerida pelo MPOR orienta-se pelo critério da localização geográfica, com o objetivo de facilitar a integração logística e operacional entre os aeroportos de cada bloco, todos incluídos no PAN.

Amazônia Legal

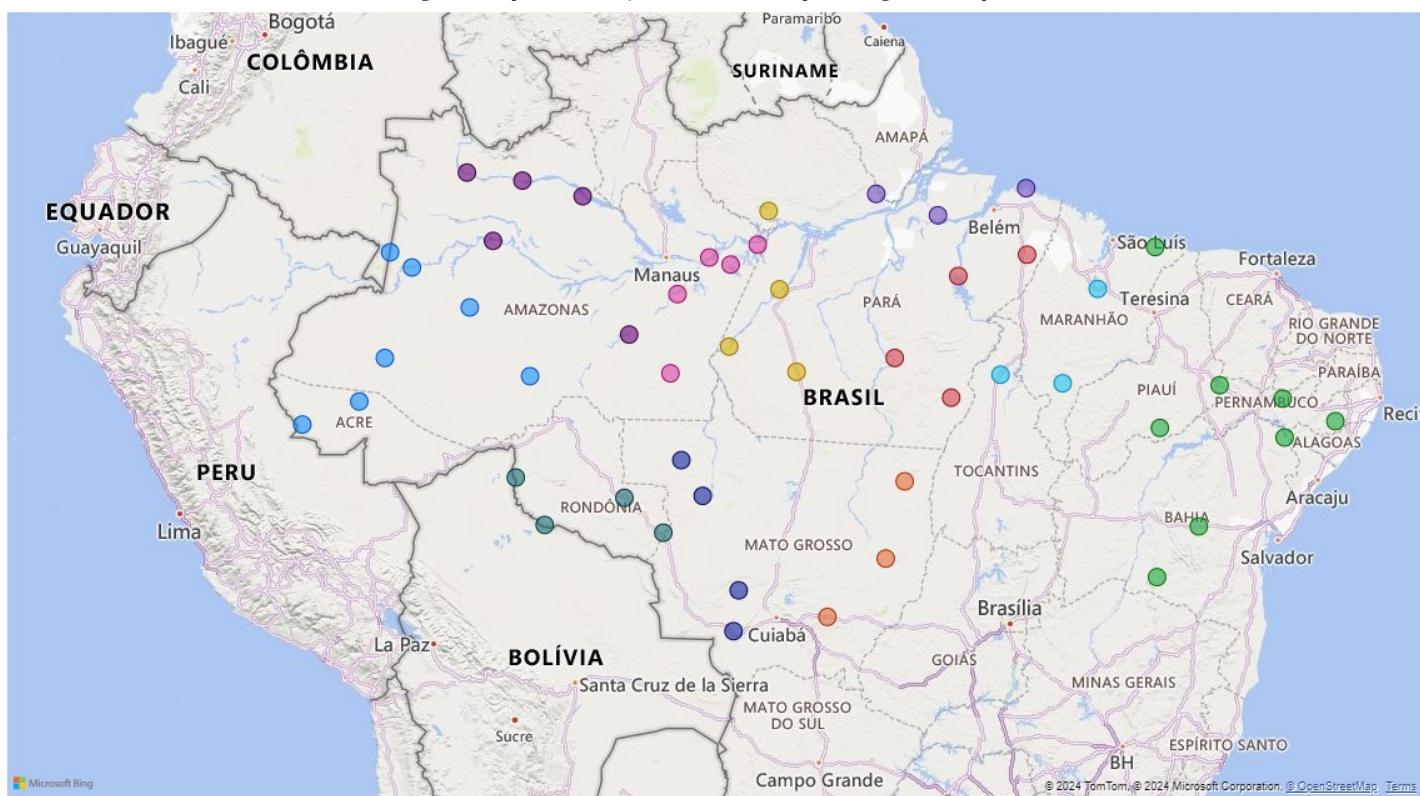
2.22. Na formação dos blocos com aeroportos da Amazônia Legal foi adotada uma abordagem que leva em consideração tanto a delimitação territorial dos estados quanto as especificidades operacionais de cada aeroporto. Estados com mais de cinco aeroportos (Amazonas, Mato Grosso e Pará) tiveram seus blocos configurados com esse limite (até cinco), selecionados com base na proximidade e acessibilidade, garantindo uma operação integrada e eficiente.

2.23. Nos estados com dois aeroportos ou menos (Acre, Maranhão e Tocantins), os aeroportos foram agrupados com aqueles mais próximos em outros estados, buscando-se os mesmos ganhos de escala. Esse critério garante que mesmo aeroportos em áreas com menor densidade aeroportuária sejam incluídos em blocos que favoreçam a integração e a sustentabilidade econômica.

Região Nordeste

2.24. Para os aeroportos da Região Nordeste, utilizou-se um critério regional adaptado, considerando inicialmente oito aeroportos elegíveis para participação. Esse critério promoveu uma abordagem coesa e integrada, refletindo as necessidades e características operacionais comuns da região. A estratégia de utilizar a localização geográfica como critério principal de formação dos blocos buscou otimizar os recursos e a eficiência operacional, reduzindo custos e melhorando a qualidade do serviço aéreo.

Figura 1 - Mapa de Distribuição dos Blocos de Aeroportos Regionais 1ª etapa

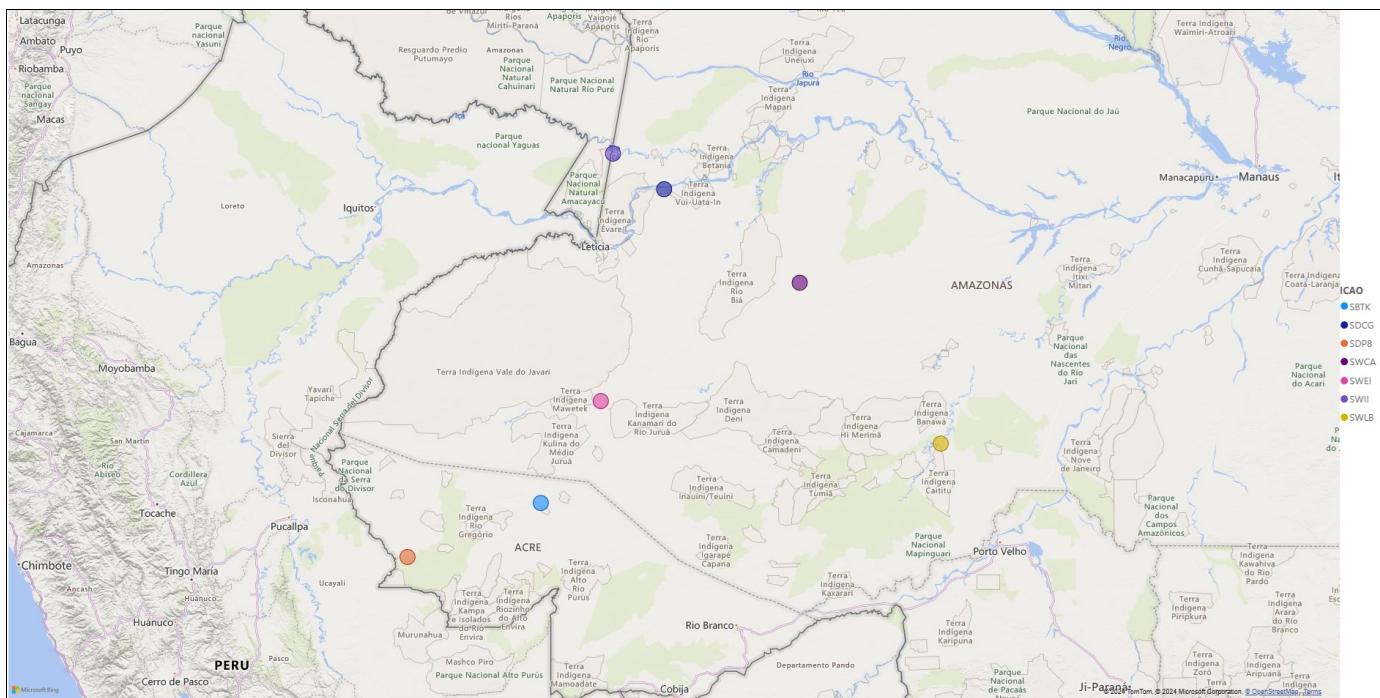


2.25. Com os critérios acima abordados, foi possível estabelecer onze (11) blocos de aeroportos deficitários, os quais poderão ser objeto de ajustes após a consulta pública, com as seguintes configurações:

Bloco 1

2.26. O Bloco 1 é composto por aeroportos localizados nas regiões do Acre e Amazonas, incluindo Marechal Thaumaturgo, Tarauacá, Carauari, Eirunepé, Lábrea, Santo Antônio do Içá e São Paulo de Olivença. Esses aeroportos desempenham um papel crucial na conectividade de áreas isoladas, facilitando o acesso a serviços essenciais e apoiando o desenvolvimento econômico regional. A localização remota e as dificuldades de acesso terrestre tornam esses aeroportos vitais para a mobilidade da população e o transporte de mercadorias.

Figura 2 - Mapa de aeroportos do Bloco 1



2.27. Ao todo, esses aeroportos processaram 46.211 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus^[51] (ou do PAN, o que for maior). A seguir, a tabela 1 apresenta os principais dados econômicos do bloco, estimados com base no PAN:

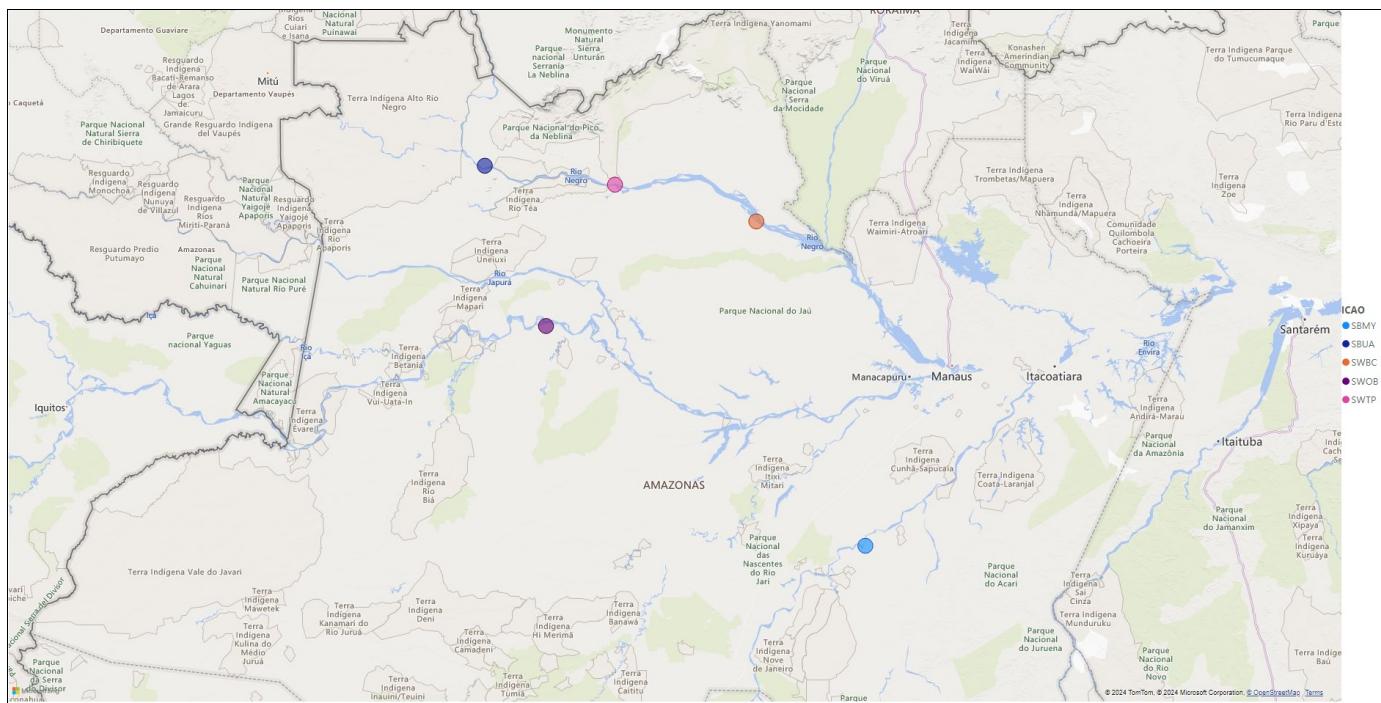
Tabela 1 - Informações e estimativas Bloco 1

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Marechal Thaumaturgo	SDP8	Marechal Thaumaturgo	AC	21.148.884,46	566.377,58	-23.785.731,41	-24.912.711,63	48.665,20	-	0	0
Aeroporto de Tarauacá	SBTK	Tarauacá	AC	64.217.500,00	2.815.986,47	-80.470.612,77	-85.835.197,74	288.398,59	4.961	1	1
Carauari	SWCA	Carauari	AM	65.722.000,00	3.013.421,91	-80.323.793,20	-85.322.673,88	653.906,40	21.568	1	1
Eirunepé	SWEI	Eirunepé	AM	37.102.500,00	2.899.770,10	-54.746.140,73	-59.813.314,57	486.387,62	13.770	1	2
Lábrea	SWLB	Lábrea	AM	56.287.000,00	2.884.525,61	-73.641.811,02	-79.103.431,63	307.040,72	5.912	1	2
Ipiranga	SWII	Santo Antônio do Içá	AM	40.351.219,26	622.336,50	-42.092.371,39	-43.405.094,66	19.297,44	-	1	1
Senadora Eunice Michiles	SDCG	São Paulo de Olivença	AM	25.974.046,07	624.224,43	-28.786.814,12	-30.062.549,85	38.176,71	-	0	0
Total do Bloco				310.803.149,79	201.399.638,93	-383.847.274,64	-408.454.973,96	27.628.090,13	46.211		

Bloco 2

2.28. O Bloco 2 abrange aeroportos do estado do Amazonas. São eles: Barcelos, Fonte Boa, Manicoré, Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira. Esses aeroportos são essenciais para a logística regional, promovendo conectividade de comunidades remotas e apoando atividades econômicas locais. A importância desses ativos está ligada à facilitação do transporte de pessoas e mercadorias, além de promover a integração regional em áreas com acesso terrestre limitado.

Figura 3 - Mapa de aeroportos do Bloco 2



2.29. Ao todo, esse bloco respondeu pelo processamento de 37.618 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A seguir, a tabela 2 apresenta os principais dados econômicos do bloco:

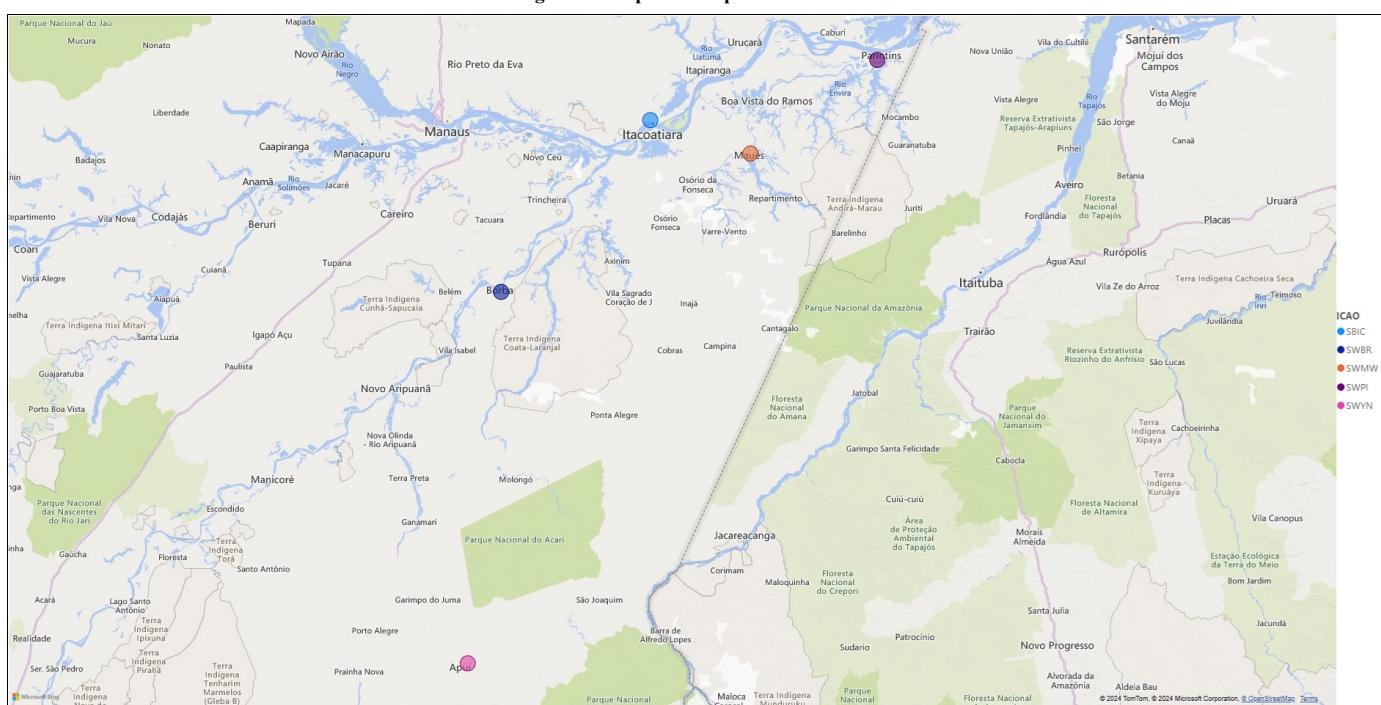
Tabela 2 - Informações e estimativas Bloco 2

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Barcelos	SWBC	Barcelos	AM	64.413.000,00	2.620.255,86	-78.379.252,87	-84.174.543,64	197.928,45	1.501	0	1
Fonte Boa	SWOB	Fonte Boa	AM	33.195.424,63	622.933,03	-35.496.346,89	-36.797.383,12	25.262,77	-	0	0
Manicoré	SBMY	Manicoré	AM	34.884.000,00	2.896.065,40	-53.083.260,63	-58.183.833,05	442.802,97	11.043	1	2
Santa Isabel do Rio Negro	SWTP	Santa Isabel do Rio Negro	AM	34.139.611,25	624.021,21	-36.276.871,38	-37.556.588,41	36.144,57	-	0	0
São Gabriel da Cachoeira	SBUA	São Gabriel da Cachoeira	AM	142.570.500,00	3.080.183,77	-150.271.336,27	-155.091.072,21	789.583,84	25.074	1	3
Total do Bloco				309.202.535,88	147.651.889,11	-353.507.068,03	-371.803.420,43	22.375.838,90	37.618		

Bloco 3

2.30. O Bloco 3 abrange aeroportos no Amazonas, como Apuí, Borba, Itacoatiara, Maués e Parintins. Esses aeroportos são cruciais para a conectividade e o desenvolvimento econômico regional, atendendo tanto áreas com importância cultural e turística quanto regiões com atividades econômicas específicas. A conectividade proporcionada por esses aeroportos é essencial para o transporte de pessoas e mercadorias, promovendo integração regional e desenvolvimento local.

Figura 4 - Mapa de aeroportos do Bloco 3



2.31. Ao todo, os aeroportos do bloco responderam pelo processamento de 115.296 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela 3 abaixo apresenta os principais dados econômicos do bloco:

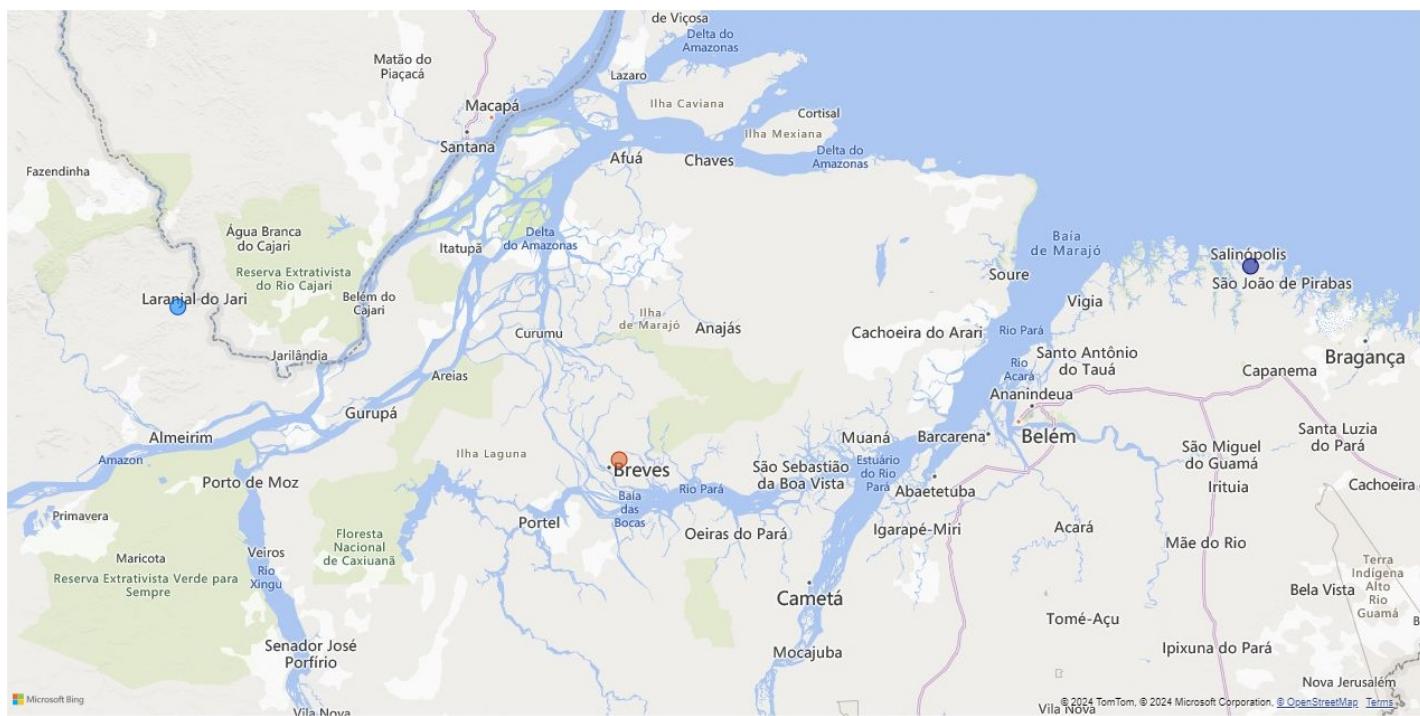
Tabela 3 - Informações e estimativas Bloco 3

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Apuí	SWYN	Apuí	AM	30.412.512,77	623.621,34	-32.896.014,32	-34.183.565,51	32.145,83	0	0	0
Borba	SWBR	Borba	AM	54.077.000,00	2.883.988,25	-71.687.023,16	-77.145.866,88	300.718,86	4.718	1	1
Itacoatiara	SBIC	Itacoatiara	AM	128.775.000,00	4.264.492,14	-140.315.026,45	-144.027.585,41	1.765.570,85	51.486	3	3
Maués	SWMW	Maués	AM	14.212.000,00	1.597.654,13	-25.255.402,63	-28.364.370,01	165.839,68	397	0	0
Parintins	SWPI	Parintins	AM	114.622.500,00	4.270.871,46	-126.689.392,73	-130.117.016,41	1.845.312,35	58.695	3	3
Total do Bloco				342.099.012,77	204.606.574,25	-396.842.859,29	-413.838.404,22	61.643.813,58	115.296		

Bloco 4

2.32. O Bloco 4 inclui aeroportos do estado do Pará: Monte Dourado, Breves e Salinópolis. Esses aeroportos são fundamentais para a conectividade e desenvolvimento regional, atendendo tanto áreas com importância turística quanto regiões com atividades econômicas específicas, como a mineração. A localização estratégica desses ativos contribui para o desenvolvimento econômico e social das regiões atendidas.

Figura 5 - Mapa de aeroportos do Bloco 4



2.33. Ao todo, os aeroportos do bloco processaram 77.284 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela 4 apresenta os principais dados econômicos do bloco:

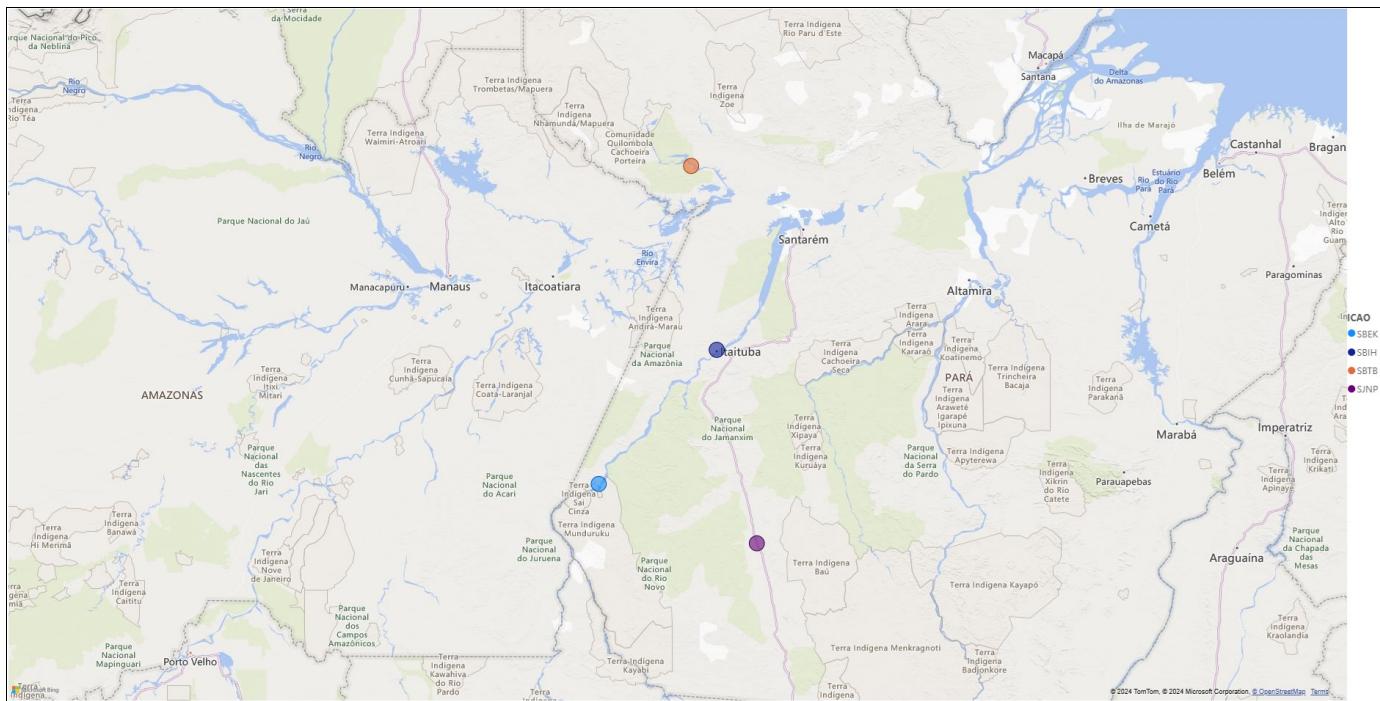
Tabela 4 - Informações e estimativas Bloco 4

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Proteção
Monte Dourado	SBMD	Almeirim	PA	140.437.000,00	3.142.711,49	-149.777.714,67	-155.961.193,77	671.505,42	19.347	1	3
Breves	SNVS	Breves	PA	51.807.500,00	3.102.392,09	-68.730.299,08	-73.940.157,75	614.872,15	18.258	1	2
Salinópolis	SNSM	Salinópolis	PA	154.878.500,00	4.237.175,95	-166.552.191,28	-171.683.438,56	1.334.907,90	39.679	2	3
Total do Bloco				347.123.000,00	157.234.192,91	-385.060.205,03	-401.584.790,08	39.319.281,94	77.284		

Bloco 5

2.34. O Bloco 5 é composto por aeroportos do estado do Pará, incluindo Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso e Trombetas (Oriximiná). Esses aeroportos desempenham um papel significativo no suporte às atividades de mineração e na logística regional. A conectividade proporcionada por esses aeroportos é essencial para o transporte de trabalhadores e mercadorias, contribuindo para o desenvolvimento econômico e a eficiência operacional na região.

Figura 6 - Mapa de aeroportos do Bloco 5



2.35. Ao todo, os aeroportos do bloco processaram 38.482 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus. A tabela abaixo apresenta os principais dados econômicos do bloco:

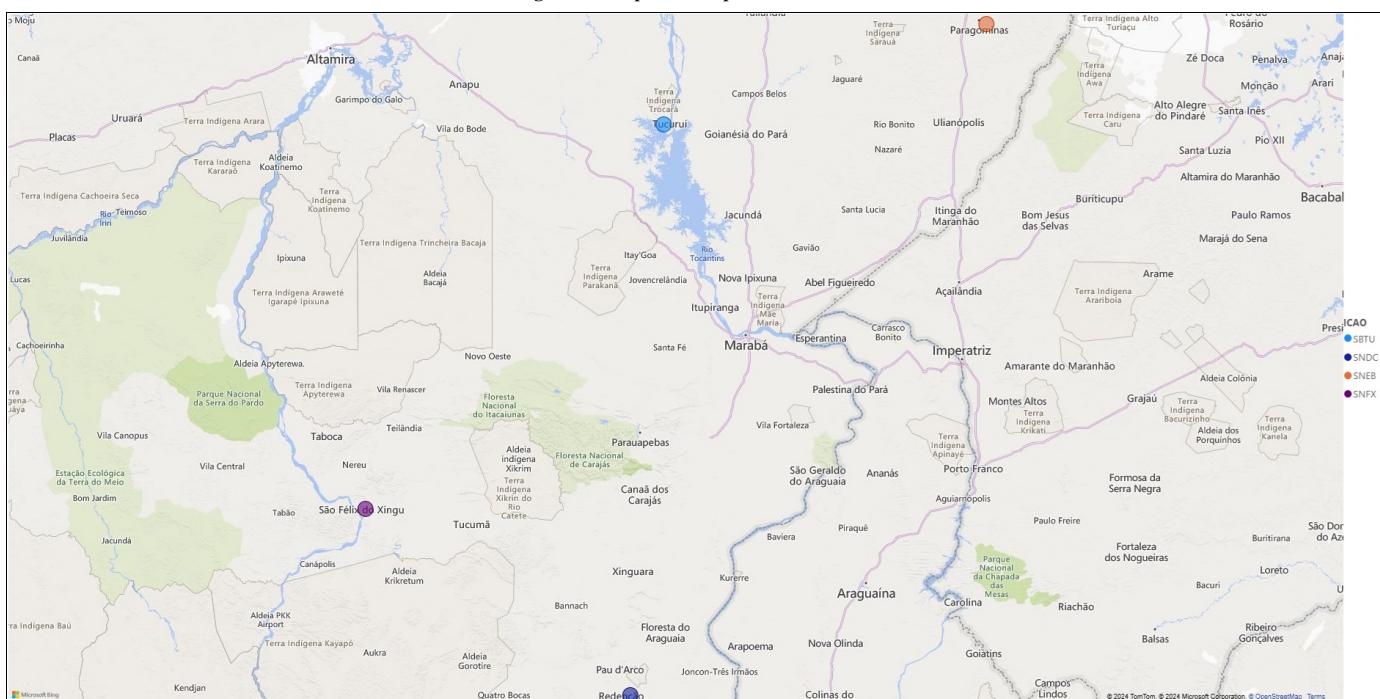
Tabela 5 - Informações e estimativas Bloco 5

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Itaituba	SBIH	Itaituba	PA	135.320.000,00	3.197.095,87	-144.915.007,68	-150.728.064,03	754.4371,54	22.897	1	3
Jacareacanga	SBEK	Jacareacanga	PA	47.306.863,26	562.121,25	-46.186.529,66	-46.920.669,95	224.871,74	-	0	0
Novo Progresso	SJNP	Novo Progresso	PA	42.784.489,60	543.681,18	-43.466.055,11	-44.561.466,12	40.471,07	-	0	0
Trombetas	SBTB	Oriximiná	PA	127.381.000,00	3.075.395,07	-138.077.407,98	-143.602.905,68	575.735,25	15.585	1	3
Total do Bloco				352.792.352,86	110.674.400,52	-372.645.000,43	-385.813.105,78	23.931.743,99	38.482		

Bloco 6

2.36. O Bloco 6 engloba aeroportos no Pará. São eles: Paragominas, Redenção, São Félix do Xingu e Tucuruí. Esses equipamentos destacam-se pelo suporte às atividades agrícolas e industriais da região, facilitando o transporte de produtos e pessoas. A importância econômica desses aeroportos é evidente na promoção do desenvolvimento regional e na integração logística.

Figura 7 - Mapa de aeroportos do Bloco 6



2.37. Ao todo, os aeroportos desse bloco processaram 54.017 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela a seguir apresenta os principais dados econômicos do bloco:

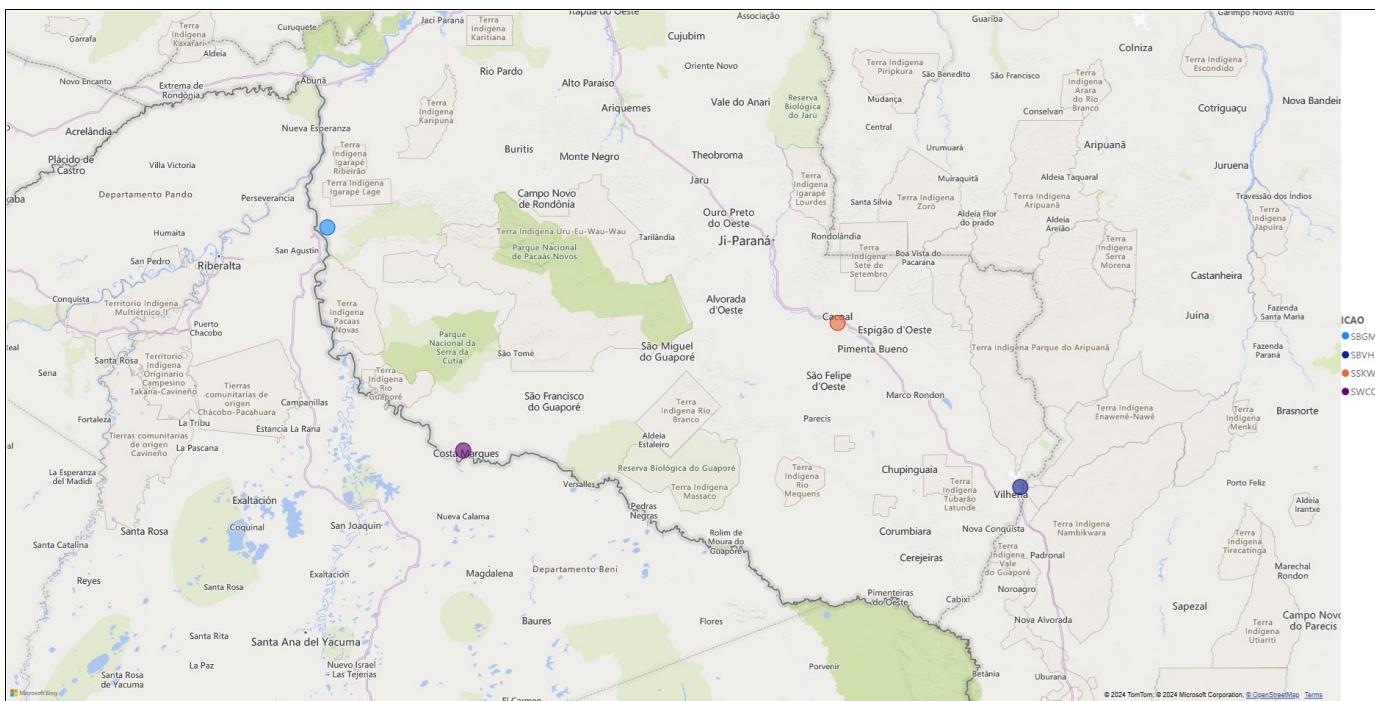
Tabela 6 - Informações e estimativas Bloco 6

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Aeródromo de Paragominas	SNEB	Paragominas	PA	179.987.500,00	3.073.713,92	-186.414.412,62	-191.918.375,99	555.957,00	13.750	1	3
Redenção	SNDC	Redenção	PA	44.217.000,00	3.012.884,22	-62.966.100,80	-68.408.734,51	397.263,75	9.874	1	1
São Félix do Xingu	SNFX	São Félix do Xingu	PA	46.945.500,00	3.006.715,16	-65.991.118,90	-71.664.342,30	324.686,52	6.832	1	1
Tucuruí	SBTU	Tucuruí	PA	164.415.500,00	3.181.536,21	-171.694.841,18	-177.114.882,42	710.554,23	23.561	1	3
Total do Bloco				435.565.500,00	184.122.742,71	-487.066.473,50	-509.106.335,22	29.826.922,59	54.017		

Bloco 7

2.38. Bloco 7 inclui aeroportos de Rondônia. São eles: Cacoal, Costa Marques, Guará-Mirim e Vilhena. Esses ativos são vitais para a agricultura e a economia local, promovendo conectividade e facilitando o comércio fronteiriço. A localização estratégica desses aeroportos contribui para o desenvolvimento socioeconômico da região, atendendo às necessidades de transporte e logística.

Figura 8 - Mapa de aeroportos do Bloco 7



2.39. Ao todo, os aeroportos do bloco responderam pelo processamento de 92.619 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela 7 apresenta os principais dados econômicos do bloco:

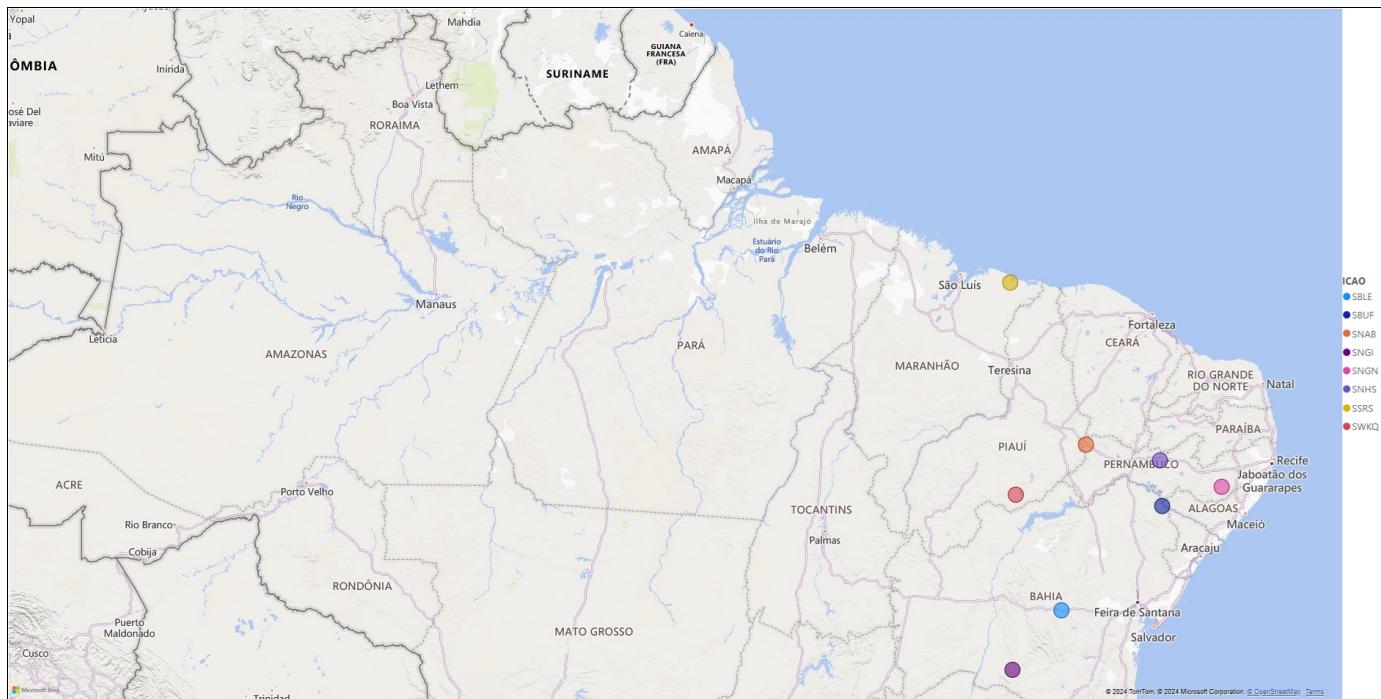
Tabela 7 - Informações e estimativas Bloco 7

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Aeroporto de Cacoal	SSKW	Cacoal	RO	119.637.500,00	4.048.234,04	-133.279.095,87	-138.697.679,84	1.243.391,53	41.162	2	3
Costa Marques	SWCQ	Costa Marques	RO	30.762.980,52	517.001,93	-32.416.669,91	-33.500.524,13	19.100,78	-	0	0
Aeroporto de Guajará-Mirim	SBGM	Guajará-Mirim	RO	71.043.000,00	2.893.787,33	-85.543.088,10	-90.655.365,25	519.669,97	14.179	1	2
Aeroporto de Vilhena	SBVH	Vilhena	RO	163.208.500,00	3.897.510,49	-172.312.932,61	-177.992.430,05	1.131.977,42	37.278	2	3
Total do Bloco				384.651.980,52	170.348.006,74	-423.551.786,50	-440.845.999,27	43.712.095,47	92.619		

Bloco 8

2.40. O Bloco 8 é composto por aeroportos localizados na Bahia, incluindo Guanambi, Lençóis e Paulo Afonso; no Maranhão, Barreirinhas; no Pernambuco, Serra Talhada, Araripina e Garanhuns; e um representante do Piauí: São Raimundo Nonato. Esses aeroportos são significativos para o suporte ao turismo e desenvolvimento regional, facilitando o acesso a áreas turísticas importantes e promovendo desenvolvimento econômico e social das regiões atendidas.

Figura 9 - Mapa de aeroportos do Bloco 8



2.41. Ao todo, os aeroportos do bloco 8 processaram 177.447 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela abaixo apresenta os principais dados econômicos do bloco:

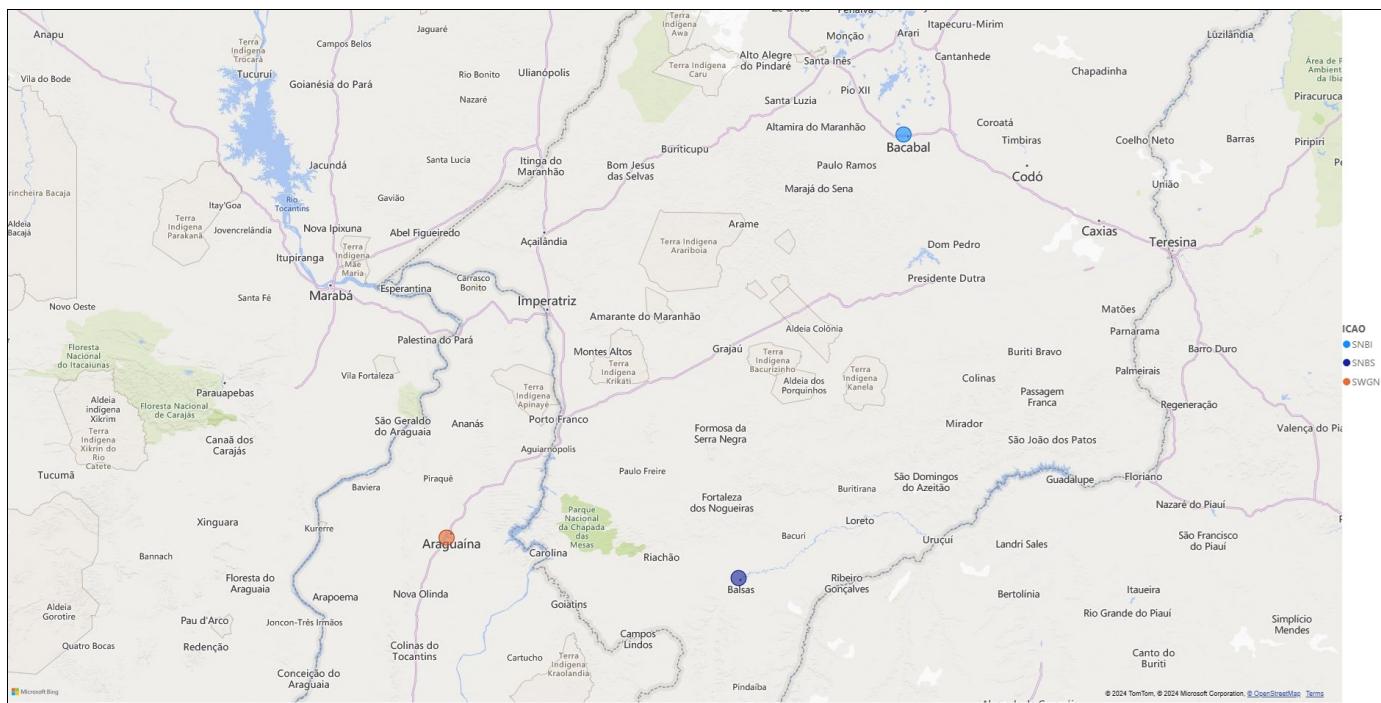
Tabela 8 - Informações e estimativas Bloco 8

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Guanambi	SNGI	Guanambi	BA	104.887.500,00	4.063.739,20	-120.192.408,80	-126.221.581,46	1.143.562,82	37.772	2	3
Horácio de Mattos	SBLE	Lençóis	BA	84.277.500,00	3.191.633,40	-97.843.849,46	-104.614.589,13	791.423,19	25.525	1	3
Paulo Afonso	SBUF	Paulo Afonso	BA	67.590.000,00	3.490.607,32	-86.504.928,62	-92.808.629,98	607.881,45	17.631	1	3
Barreirinhas	SSRS	Barreirinhas	MA	80.835.000,00	4.984.345,71	-100.009.303,95	-104.643.797,39	2.058.634,65	72.847	3	3
Aeroporto Santa Magalhães	SNHS	Serra Talhada	PE	41.415.000,00	3.387.213,92	-64.714.131,61	-71.442.511,91	258.269,64	4.022	1	1
ARARIPINA	SNAB	Araripina	PE	25.432.468,94	682.303,32	-28.956.988,63	-30.402.248,24	18.379,70	-	0	0
GARANHUNS	SNGN	Garanhuns	PE	26.672.643,11	682.532,76	-30.074.535,41	-31.515.300,00	20.674,05	-	0	0
Aeroporto Serra da Capivara	SWKQ	São Raimundo Nonato	PI	14.527.500,00	4.092.816,48	-42.499.324,81	-49.855.327,03	655.396,30	19.650	1	2
Total do Bloco				445.637.612,05	368.627.881,72	-570.795.471,28	-611.503.985,14	83.313.327,05	177.447		

Bloco 9

2.42. O Bloco 9 abrange aeroportos nos estados do Maranhão e do Tocantins: Bacabal, Balsas e Araguaína. O **Aeroporto de Bacabal (Serra da Capivara)** e de **Balsas** são essenciais para a conectividade e o desenvolvimento econômico regional, atendendo áreas com significativas atividades agrícolas e de transporte. O **Aeroporto de Araguaína**, em Tocantins, desempenha um papel importante na logística regional e na mobilidade de passageiros, facilitando o transporte e apoiando o crescimento econômico local.

Figura 10 - Mapa de aeroportos do Bloco 9



2.43. Ao todo, os aeroportos deste bloco processaram 25.831 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela abaixo apresenta os principais dados econômicos do bloco:

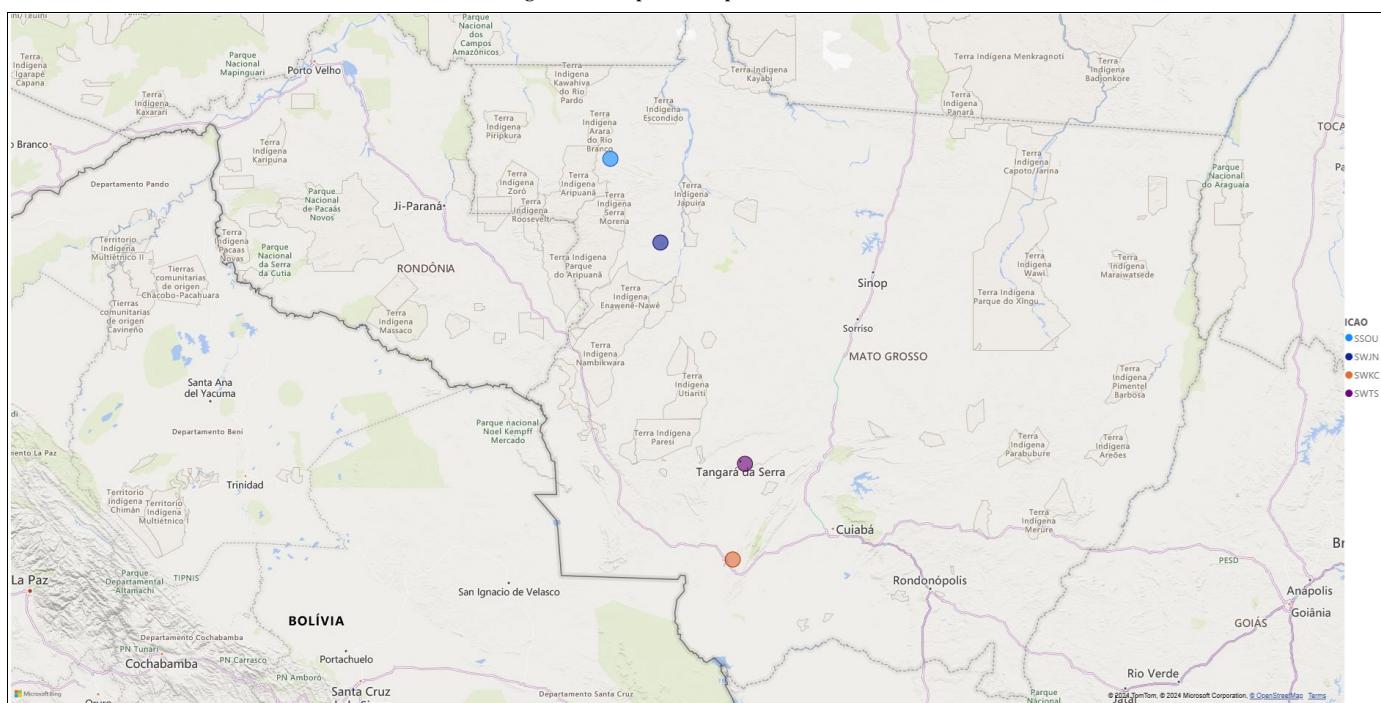
Tabela 9 - Informações e estimativas Bloco 9

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Aeroporto Serra da Capivara	SNBI	Bacabal	MA	39.935.620,94	552.409,19	-40.719.947,02	-41.780.131,99	65.381,22	-	0	0
Balsas	SNBS	Balsas	MA	29.161.179,52	558.446,62	-30.392.840,96	-31.334.742,85	125.755,56	-	0	0
Aeroporto de Araguaína	SWG	Araguaína	TO	97.162.500,00	3.611.247,04	-113.009.733,05	-119.943.272,77	823.146,76	25.831	1	3
Total do Bloco				166.259.300,46	70.831.542,79	-184.122.521,03	-193.058.147,61	15.214.253,16	25.831		

Bloco 10

2.44. O Bloco 10 abrange aeroportos no estado do Mato Grosso, incluindo Aripuanã, Cáceres, Juína e Tangará da Serra. Esses aeroportos são essenciais para a conectividade e o desenvolvimento econômico regional, atendendo áreas com significativas atividades agrícolas e de transporte.

Figura 11 - Mapa de aeroportos do Bloco 10



2.45. Ao todo, os quatro aeroportos processaram 31.197 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela abaixo apresenta os principais dados econômicos desses ativos:

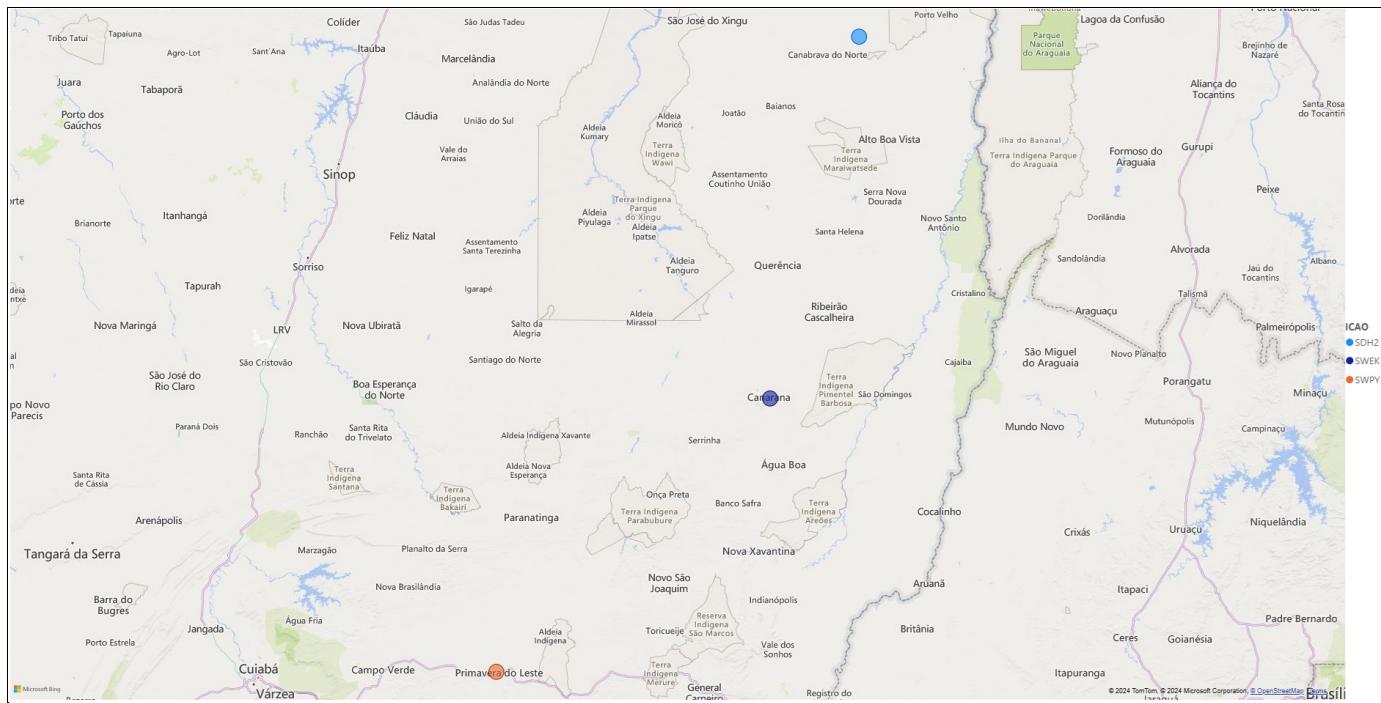
Tabela 10 - Informações e estimativas Bloco 10

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Aripuanã	SSOU	Aripuanã	MT	61.867.500,00	3.763.773,99	-86.927.929,86	-94.574.405,27	224.572,70	2.567	1	1
Cáceres	SWKC	Cáceres	MT	29.587.500,00	3.777.526,88	-56.190.166,58	-63.396.527,26	386.371,41	9.515	0	0
Juína	SWJN	Juína	MT	10.552.500,00	2.141.001,72	-26.484.998,26	-30.751.841,62	174.284,81	808	1	1
Tangará da Serra	SWTS	Tangará da Serra	MT	55.920.000,00	3.868.226,65	-79.087.201,52	-86.018.576,71	607.617,24	18.307	1	2
Total do Bloco				157.927.500,00	203.257.938,73	-248.690.296,22	-274.741.350,87	20.892.692,39	31.197		

Bloco 11

2.46. O Bloco 11 também abrange aeroportos no estado do Mato Grosso, incluindo Canarana, Porto Alegre do Norte e Primavera do Leste. Esses aeroportos são cruciais para o suporte às atividades econômicas regionais, especialmente na agricultura e no transporte.

Figura 12 - Mapa de aeroportos do Bloco 11



2.47. Ao todo, os aeroportos do bloco processaram 20.223 passageiros no ano de 2023, segundo dados do sistema Hórus (ou do PAN). A tabela 11 apresenta os principais dados econômicos do bloco:

Tabela 11 - Informações e estimativas Bloco 11

Aeroporto	Código ICAO	Município	Estado	CAPEX TOTAL (R\$)	OPEX MÉDIO NOMINAL - 15 Anos (R\$)	VPL - 15 Anos (R\$)	VPL - 30 Anos (R\$)	RECEITA MÉDIA NOMINAL - 15 Anos (R\$)	PAX 2023	Faixa Atual	Faixa de Projeção
Canarana	SWEK	Canarana	MT	87.793.689,06	3.895.084,31	-108.183.698,94	-115.037.210,99	641.653,02	20.223	1	2
Porto Alegre do Norte	SDH2	Porto Alegre do Norte	MT	24.279.291,30	544.793,52	-26.712.968,72	-27.855.679,92	19.854,64	-	0	0
Primavera do Leste	SWPY	Primavera do Leste	MT	25.954.910,43	270.361,27	-25.023.239,67	-25.345.325,80	122.401,28	-	0	0
Total do Bloco				138.027.890,79	70.653.586,57	-159.919.907,32	-168.238.216,72	11.758.634,09	20.223		

2.48. Esses blocos de aeroportos regionais deficitários serão ofertados às concessionárias com contratos de concessão federal vigentes por meio de um processo competitivo simplificado. Essa abordagem visa garantir a isonomia entre as concessionárias e selecionar a melhor proposta para o interesse público, assegurando uma gestão eficiente e investimentos adequados para a modernização e operação desses aeroportos.

2.49. Sobre o tema, conforme Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR, foram apresentadas demais listas de aeroportos do PAN definidos preliminarmente como possíveis candidatos à segunda etapa do Ampliar, como parte da estratégia privada descrita acima.

2.50. No que tange à segunda etapa do programa, conforme apontado na Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR, considerando a lista de aeroportos prioritários do PAN, um dos possíveis cenários para formação de blocos dos potenciais candidatos à segunda etapa do Ampliar encontra-se apresentada a seguir:

Figura 13 - Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao Ampliar para a segunda etapa



Tabela 12 - Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a segunda etapa

Bloco	ICAO	Município	UF
AC/AM - Outras Rodadas - Amazônia Legal	SJOD	Jordão	AC
	SSRA	Santa Rosa do Purus	AC
	SNRH	Envira	AM
	SD8C	Ipixuna	AM
	SSSM	Itamarati	AM
AM/RR - Outras Rodadas - Amazônia Legal	SDC8	Japurá	AM
	SWIA	Juruá	AM
	SDLR	Tapauá	AM
	SWWK	URUCARÁ	AM
	N798	RORAINÓPOLIS	RR
AP/PA - Outras Rodadas - Amazônia Legal	N861	TARTARUGALZINHO	AP
	SNBN	BRAGANÇA	PA
	SNXW	CHAVES	PA
	N774	PORTEL	PA
	N275	MARAGOGI	AL
Bloco Nordeste - Outras Rodadas	N920	CONDE	BA
	SDXF	ALTO PARAÍSO DE GOIÁS	GO
	N935 / SWLC	JATAÍ / RIO VERDE	GO
	SWUA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	GO
	N707	MATEIROS	TO
GO/TO - Outras Rodadas	SNPD	Patos de Minas	MG
	SNZA	POUSO ALEGRE	MG
	SNTO	Teófilo Otoni	MG
	SBVG	VARGINHA	MG
MS - Outras Rodadas	SBDB	BONITO	MS
	SBDO	DOURADOS	MS
	SBTG	TRÊS LAGOAS	MS
PA - 1 - Outras Rodadas - Amazônia Legal	SNYA	ALMEIRIM	PA
	SNOX	ORIXIMINÁ	PA
	SNMZ	Porto de Moz	PA
	SNDB	RURÓPOLIS	PA
PR - 1 - Outras Rodadas	SBCA	CASCABEL	PR
	SSGY	Guaiára	PR
	SSVL	Telêmaco Borba	PR
	SSUM	Umuarama	PR
PR - 2 - Outras Rodadas	SSGG	GUARAPUAVA	PR
	SBPO	PATO BRANCO	PR
	SBPG	PONTA GROSSA	PR
	SSUV	União da Vitória	PR
RS - Outras	SSLT	Alegrete	RS
	SBSM	SANTA MARIA	RS

Rodadas	SSZR	Santa Rosa	RS
SC/RS - Outras Rodadas	N759 / SBCX	VILA OLIVA / CAXIAS DO SUL	RS
	SSSC	Santa Cruz do Sul	RS
	SNCP	CORREIA PINTO	SC
SP - Outras Rodadas	SDAI	Americana	SP
	SBST	GUARUJÁ	SP
	SDIG	Ibitinga	SP
	N218	ITAPETININGA	SP
	SDMJ	Mogi Mirim	SP
	SDPW	Piracicaba	SP

2.51. Entre as observações da nota técnica, no que tange ao grupo de candidatos relativos a novos aeroportos (greenfields), vale destacar os casos de Rio Verde/GO (N935) e Caxias do Sul/RS (N759). Conforme consta no PAN, esses aeroportos, constantes no cenário base, darão lugar aos aeroportos de Jataí/GO e Vila Oliva/RS, ambos em construção em localidades muito próximas daqueles, de modo que o planejamento setorial já os considera substitutos dos atuais quando da sua entrada em operação. Dessa forma, espera-se que, com a entrada em operação dos aeroportos de Jataí/GO e Vila Oliva/RS, estes passarão a ser os novos candidatos ao Ampliar.

2.52. Por fim, a seção da nota técnica encerra-se com a apresentação da lista de aeroportos que já foram objeto de manifestação de interesse da Infraero em assumir sua operação mas que, em razão de não terem sido iniciadas tratativas para atribuição ou contratação da empresa para gestão e operação desses ativos, tornam-se possíveis candidatos a futuras rodadas do Ampliar. São eles:

ICAO	Município	UF
SBAX	Araxá	MG
SNCZ	Ponte Nova	MG
SNMA	Monte Alegre	PA
SNSS	Salinas	MG
SNTI	Óbidos	PA
SNOS	Passos	MG

2.53. **Sobre o tema, importante ressaltar que as listas de aeroportos do presente documento, tanto para a primeira etapa quanto para as futuras, têm caráter preliminar e propositivo e dependem de diversos fatores complexos até que sejam definidas, em especial dos resultados da consulta pública, dos ajustes na definição da estratégia pública e privada para a gestão de aeroportos regionais e do interesse de estados e municípios.** A decisão final sobre a definição dos blocos que constarão no primeiro edital de processo competitivo simplificado e nos subsequentes depende ainda da manifestação dos atuais delegatários dos aeroportos e de análise caso a caso, considerando a coleta de informações, cujo processo é dinâmico e vivo.

3. PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

3.1. O Processo Competitivo Simplificado (PCS) foi desenvolvido com o objetivo de selecionar concessionárias interessadas na incorporação de aeroportos regionais deficitários com base em critérios econômicos, garantindo vantajosidade para administração pública, eficiência e a viabilidade dos investimentos. O objetivo do PCS é viabilizar a gestão e operação desses aeroportos, que são essenciais para a conectividade e desenvolvimento regional do Brasil, mas que, individualmente, não atraem naturalmente o interesse de investidores devido à sua inviabilidade econômica.

3.2. Caso não haja interessados no Processo Competitivo Simplificado, o MPOR poderá optar por alternativas como a oferta permanente, permitindo que propostas sejam apresentadas a qualquer momento, ou a celebração de acordos individuais com concessionárias que venham a demonstrar interesse em momento oportuno, desde que respeitadas as regras estabelecidas no respectivo edital de competição. Essas alternativas estão previstas na minuta de portaria e objetivam dar continuidade aos esforços para atrair investimentos privados, alinhadas com os princípios de eficiência e economicidade.

3.3. As condições para participação no processo competitivo simplificado estarão dispostas no edital. O documento aborda o objeto do processo, a formação e atuação da comissão especial que conduzirá e julgará o processo, a forma de apresentação e os critérios de julgamento das propostas, os procedimentos para recursos e as diretrizes gerais do termo aditivo a ser celebrado com a concessionária vencedora, entre outros aspectos, conforme arquivo em anexo.

Fases do processo competitivo simplificado

3.4. O processo competitivo simplificado é estruturado em fases e assegura transparência, eficiência e isonomia na seleção das concessionárias:

- Divulgação do Edital: O Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) publicará um edital detalhado contendo todas as informações necessárias sobre o processo, incluindo os aeroportos regionais a serem ofertados, os valores de capex (Capital Expenditure), opex (Operational Expenditure), demanda e receita projetadas, VPL e os preços-teto de cada bloco.
- Apresentação das Propostas: As concessionárias interessadas devem apresentar suas propostas dentro do prazo estabelecido no edital. As propostas devem detalhar os deságios percentuais ofertados em relação ao preço-teto de cada bloco de aeroportos.
- Sessão Pública: Uma sessão pública será realizada, transmitida ao vivo pelo canal do YouTube do MPOR, permitindo que todas as partes interessadas acompanhem o processo em tempo real. Durante a sessão, as propostas serão abertas e lidas em voz alta pela comissão especial, assegurando transparência e imparcialidade.
- Classificação das Propostas: As propostas serão classificadas em ordem decrescente de deságio percentual sobre o preço-teto estabelecido para cada bloco de aeroportos. Em caso de empate, serão aplicados critérios adicionais de desempate previstos no edital, podendo incluir sorteio, se necessário.
- Homologação do Processo Competitivo Simplificado: O resultado do processo será homologado pelo MPOR, formalizando a seleção da concessionária vencedora.
- Celebração dos Termos Aditivos: A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) estabelecerá a forma de reequilíbrio econômico-financeiro e celebrará os respectivos termos aditivos, incorporando os aeroportos regionais aos contratos de concessão vigentes.

Critério de seleção

3.5. A seleção das concessionárias será baseada na melhor proposta econômica, definida pelo maior deságio percentual sobre o preço-teto estabelecido. O preço-teto, previamente calculado com base na metodologia do PAN e divulgado no edital, serve como valor máximo para as propostas. A utilização do deságio percentual como critério de seleção promove competição entre as concessionárias, incentivando-as a oferecer as melhores condições econômicas possíveis, independente do prazo remanescente de seus contratos de concessão. O governo utilizará o mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro para ajustar os contratos de concessão federal vigentes. O deságio, neste caso, representa a diminuição do valor do reequilíbrio devido.

3.6. Os valores ofertados na proposta serão de exclusiva responsabilidade da concessionária interessada. Isso implica que cabe à concessionária realizar a análise das condições e necessidades dos aeroportos incluídos no bloco, bem como dos investimentos necessários, antes de submeter sua proposta.

Definição do preço-teto e multiplicador

3.7. Para a definição do preço-teto dos blocos de aeroportos são utilizadas as estimativas fornecidas pelo PAN. O PAN utiliza uma ferramenta de cálculo gerida pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que a partir das informações do SICRO/SINAPI e de bases parametrizadas efetua o cálculo do capex necessário para a adequação e evolução do aeroporto segundo a demanda projetada pelo PAN e a correspondente faixa de infraestrutura necessária. Utiliza também ferramenta que calcula o opex mínimo necessário, de acordo com os parâmetros do aeroporto, e as receitas associadas. Com base nos três parâmetros (capex, opex e receitas), fornecidos pelo PAN, fez-se de forma simplificada, o cálculo do VPL de cada um dos aeroportos do Ampliar.

3.8. De modo a incorporar aos cálculos de capex os custos e riscos não abrangidos na metodologia do PAN, tais como infraestrutura básica (água, energia, esgoto), custos de desapropriações, cercas operacionais (cenário base e desenvolvimento), custos relacionados a terraplanagem, além de outros custos de manutenção não previstos, serão aplicados sobre os montantes estimados para o capex diferentes multiplicadores de fator de risco. Será definido um multiplicador para o capex do aeroporto, podendo variar entre 1,2 e 1,8. Para a definição do intervalo dos multiplicadores, foram consideradas informações derivadas dos cálculos realizados por consultoria especializada no âmbito de discussões junto ao TCU no fórum da Comissão de Solução Consensual (CSC).

3.9. Em resumo, essas discussões proporcionaram acesso às estimativas de custos de investimentos e operacionais para uma amostra de 12 aeroportos regionais deficitários a partir de visitas técnicas para orçamentação dos custos de adequação da infraestrutura. A partir da análise comparativa dos dados do PAN e dos dados da consultoria, verificou-se que os custos de investimento encontrados para o bloco de aeroportos analisados pela consultoria variavam na ordem de 2,1 a 3,2 vezes o valor estimado pelo PAN, considerando respectivamente as estimativas mínimas e máximas da consultoria. Diante das melhorias realizadas nos cálculos do PAN, utilizando-se o mesmo comparativo, observou-se uma redução significativa na diferença dos valores obtidos, os quais passaram a variar na ordem de 1,2 a 1,8 vezes o valor estimado pelo PAN para o capex.

3.10. Nesse contexto, para os aeroportos que apresentam maiores riscos associados, propõe-se a adoção de multiplicadores próximos ao limite superior de 1,8 sobre o cálculo do capex, o qual será utilizado para a definição do preço-teto. Em contrapartida, para os blocos compostos por aeroportos com localização e acesso mais favoráveis, recomenda-se um valor de multiplicador mais próximo de 1,2, o limite inferior. A fundamentação completa para definição dos multiplicadores encontra-se na Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8596278).

3.11. Em síntese, propõe-se considerar multiplicador equivalente a 1,7 para todos os aeroportos da região Norte, a exceção do estado do Tocantins, o que equivale a um acréscimo de 70% sobre os valores considerando exclusivamente os cálculos de capex do PAN. Outrossim, recomenda-se a utilização de multiplicador igual a 1,5 sobre o cálculo do capex de todos os ativos das regiões centro-oeste e nordeste, além do estado do Tocantins, considerando riscos intermediários, quando comparados àqueles anteriores (região norte). Por fim, no que tange aos aeroportos das regiões sul e sudeste, propõe-se que o multiplicador utilizado para esses aeroportos seja da ordem de 1,3, ou seja, 30% acima do valor de capex calculado pelo PAN.

3.12. Vale ressaltar que todos os aeroportos serão submetidos a escrutínio público e processo competitivo, oportunidade em que eventuais imprecisões de especificação tendem a ser corrigidas pela concorrência do mercado.

Critérios de isonomia no PCS

3.13. Para garantir equidade e competitividade entre as concessionárias, foi adotada a solução de estabelecer preços-teto proporcionais ao tempo remanescente de cada contrato de concessão. Essa metodologia ajusta o preço-teto de acordo com o tempo que resta para cada concessionária cumprir seu contrato. As concessionárias apresentam suas propostas em termos de deságio percentual em relação ao VPL calculado com base no prazo remanescente de cada contrato. O maior deságio vence o certame.

3.14. Nesse contexto, o edital estabelece preços-teto específicos para cada prazo de concessão remanescente (o que varia em função das sete rodadas do programa federal de concessões de aeroportos). Por exemplo, há preços-teto definidos para contratos com prazos remanescentes de 9 anos, 10 anos, 11 anos, e assim por diante (até 30 anos). Isso cria uma base equivalente para todas as concessionárias, independentemente da duração restante de seus contratos.

3.15. De forma a trazer isonomia e a garantir os investimentos necessários na infraestrutura, as obrigações de capex serão as mesmas independentemente do prazo de contrato. Os investimentos obrigatórios deverão ser realizados nos três primeiros anos dos aditivos contratuais, e independente do prazo do contrato, serão exatamente os mesmos. Tal medida tem por finalidade trazer mais isonomia ao processo, pois uma concessionária com prazo maior de contrato poderia ter maiores obrigações de capex do que uma com prazo menor. Em outro giro, considerando-se que se tratam de aeroportos com uma projeção de demanda via de regra muito baixa, a incorporação do capex projetado para 30 anos, vis-à-vis o capex projetado para 15 anos, por exemplo, traria pouco impacto em termos de VPL ao governo. Portanto, entende-se que a medida é vantajosa para administração pública e para a isonomia do processo, garantindo que todos os vencedores terão as mesmas obrigações de investimento, independente do tempo remanescente de contrato.

3.16. Após a seleção, a ANAC calculará o reequilíbrio econômico-financeiro necessário para cada contrato, considerando o deságio proposto e o tempo remanescente no momento da celebração do termo aditivo.

Definição dos valores de multiplicador

3.17. A partir da análise preliminar dos aeroportos do Ampliar e de possíveis cenários para definição do range de multiplicadores (1,2 a 1,8, conforme esclarecido em item anterior do documento), para cobrir riscos e custos não previstos pelo PAN, propõe-se a utilização do critério regional (de localização geográfica) por representar de forma mais apropriada os riscos envolvidos na exploração desses aeroportos. Grosso modo, os aeroportos regionais elegíveis para a política pública, especialmente aqueles localizados na região Norte, encontram-se afastados dos grandes centros, muitos com dificuldades de acesso rodoviário, o que repercuta no maior risco logístico de mobilização de insumos, maquinários e de pessoal.

3.18. Com isso, conforme fundamentado na Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8596278), foram propostos três valores de multiplicadores: aeroportos localizados na região norte (à exceção do estado de Tocantins): 1,7; aeroportos localizados nas regiões centro-oeste e nordeste e em Tocantins: 1,5; e aeroportos localizados nas regiões sul e sudeste do país: 1,3.

3.19. Com efeito, as particularidades da região Norte repercutem no aumento do custo de construção quando comparada a outras regiões do país, fazendo jus à definição de medidas que mitiguem os riscos envolvidos na gestão e na ampliação desses aeroportos. Entre os vários fatores que endossam essa necessidade estão: logística e transporte, escassez de material, condições climáticas, indisponibilidade de mão de obra especializada, infraestrutura de apoio, impacto ambiental e licenciamento. Cada um deles foi abordado na supramencionada nota técnica.

3.20. A fim de corroborar o exposto acima, a Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR apresenta análise comparativa entre orçamentações para obras em aeroportos das regiões Norte e Sul, da sexta rodada, obtidas a partir dos estudos de viabilidade (EVTEA). A partir dos resultados, verificou-se que o custo médio por metro quadrado para os mesmos serviços em PPD na região norte teve uma variação a maior de até 50% do valor médio obtido para os representantes regionais do sul. Quando se compararam os mesmos serviços para pátio, verificou-se que o mesmo serviço no aeroporto de Tefé/AM custa o dobro do valor médio observado em qualquer aeroporto do Bloco sul. Não se pode deixar de destacar ainda as diferenças no porte desses ativos quando comparados aos do edital do Ampliar.

3.21. Grosso modo, o que se buscou destacar é que quanto aeroportos regionais localizados nas regiões Sudeste e Sul têm acesso a mão-de-obra qualificada, insumos, equipamentos e transporte rodoviário, além de atenderem a uma população de renda relativamente mais alta, tornando a demanda menos suscetível a flutuações econômicas; aeroportos localizados nas regiões mais afastadas do Norte, como é o caso dos aeroportos de que trata o edital, possuem infraestrutura de transporte menos desenvolvida, com poucas estradas pavimentadas e uma dependência significativa de regime de rios e transportes fluviais, o que dificulta o transporte de materiais de construção e equipamentos. Além disso, é na região Norte e em algumas localidades do nordeste onde estão parcelas da população de menor renda, fator que tem alta correlação com o mercado de venda de passagens aéreas.

3.22. Diante de todo o exposto, para todos os aeroportos da região norte, à exceção daqueles localizados no estado de Tocantins, sugere-se a utilização do multiplicador 1,7 sobre o capex determinado pelo PAN. A tabela abaixo apresenta os blocos de aeroportos da primeira etapa com essa proposta de multiplicador.

Tabela 13 - Blocos da primeira etapa com multiplicador igual a 1,7

Bloco	ICAO	Município	estado
Bloco 1 - AC/AM	SBTK	TARAUACÁ	AC
	SWCA	CARAUARI	AM
	SWEI	EIRUNEPÉ	AM
	SWLB	LÁBREA	AM
	SDCG	São Paulo de Olivença	AM
	SDP8	Marechal Thaumaturgo	AC
Bloco 2 - AM1	SWII	Santo Antônio do Içá	AM
	SWBC	BARCELOS	AM
	SBMY	MANICORÉ	AM
	SBUA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM
	SWOB	Fonte Boa	AM
Bloco 3 - AM2	SWTP	Santa Isabel do Rio Negro	AM
	SBIC	ITACOATIARA	AM
	SWBR	BORBA	AM
	SWMW	MAUÉS	AM
	SWPI	PARINTINS	AM
	SWYN	Apuí	AM

	SBMD	ALMEIRIM	PA
Bloco 4 - PA	SNVS	BREVES	PA
	SNSM	SALINÓPOLIS	PA
	SBIH	ITAITUBA	PA
Bloco 5 - PA1	SBTB	ORIXIMINÁ	PA
	SBEK	Jacareacanga	PA
	SJNP	Novo Progresso	PA
	SBTU	TUCURUÍ	PA
Bloco 6 - PA2	SNDC	REDENÇÃO	PA
	SNEB	PARAGOMINAS	PA
	SNFX	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA
	SBGM	GUAJARÁ-MIRIM	RO
Bloco 7 - RO	SBVH	VILHENA	RO
	SSKW	CACOAL	RO
	SWCQ	Costa Marques	RO

3.23. No caso dos aeroportos localizados na região centro-oeste, nordeste e no estado do Tocantins, entende-se que as características anteriormente expostas aplicam-se de forma parcial. A realidade prática das concessionárias na realização de obras nessa região tem demonstrado que os orçamentos baseados em SICRO e SINAPI não se deslocam sobremaneira quando se trata de serviços envolvendo mão de obra e insumos, o que nem sempre se aplica quanto aos serviços relacionados à mobilização de equipamentos, muitas vezes importados de outros estados de outras regiões.

3.24. Coerente com as demais vertentes apontadas acima para a região Norte e quando se compara com Sul e Sudeste, por exemplo, os riscos identificados para a realização das obras de engenharia podem ser considerados moderados, de modo a ocupar posição intermediária nesse comparativo.

3.25. A título de exemplo, conforme exposto na Nota Técnica nº 7/2020/DPR/SAC (SEI MPOR nº 2241034), de 31 de janeiro de 2020, no caso específico do Bloco Central, com aeroportos do Centro-Oeste e do Nordeste, os resultados obtidos a partir das tabelas de referência do SINAPI para valores de custo médio por m² para o componente material e custo médio de mão de obra foram intermediários quando comparados aos valores calculados para os outros dois blocos (Sul e Norte).

3.26. Assim, entende-se que há riscos adicionais para os aeroportos da região nordeste e centro-oeste e do estado de Tocantins quando comparados a outros aeroportos das regiões sul e sudeste, onde se verificam condições mais favoráveis, tanto em disponibilidade de mão de obra qualificada e de material para realização de obras. Desse modo, recomenda-se a utilização de multiplicador igual a 1,5 sobre o capex previsto pelo PAN para os ativos dessas localidades. A tabela abaixo apresenta os aeroportos da primeira etapa com essa proposta.

Tabela 14 - Blocos com multiplicador igual a 1,5

Bloco	ICAO	Município	estado
Bloco 8 - Nordeste	SBLE	LENÇÓIS	BA
	SBUF	PAULO AFONSO	BA
	SNGI	GUANAMBI	BA
	SNHS	SERRA TALHADA	PE
	SNAB	ARARIPINA	PE
	SNGN	GARANHUNS	PE
	SWKQ	SÃO RAIMUNDO NONATO	PI
	SSRS	BARREIRINHAS	MA
Bloco 9 - MA/TO	SWGN	ARAGUAÍNA	TO
	SNBI	Bacabal	MA
	SNBS	Balsas	MA
Bloco 10 - MT1	SSOU	ARIPIUANÃ	MT
	SWJN	JUÍNA	MT
	SWKC	CÁCERES	MT
	SWTS	TANGARÁ DA SERRA	MT
Bloco 11 - MT2	SWEK	CANARANA	MT
	SDH2	Porto Alegre do Norte	MT
	SWPY	Primavera do Leste	MT

3.27. Por fim, no que tange aos aeroportos da região sul e sudeste (candidatos à segunda etapa do Ampliar), considerando que se trata de localidades com melhor acesso rodoviário, maior facilidade de obtenção de mão de obra qualificada e insumos e ainda com riscos mais gerenciáveis, propõe-se que o multiplicador utilizado para esses aeroportos seja da ordem de 1,3, ou seja, 30% adicional ao valor de CAPEX calculado pelo PAN. Nesse contexto, o percentual excedente de capex estaria mais voltado a cobrir o escopo não abrangido pelo PAN do que para cobertura de riscos do negócio.

3.28. Importante salientar, por fim, que os valores propostos para os multiplicadores, conforme acima exposto, estão refletidos na planilha do anexo 1 do edital, somente sobre as estimativas de capex, não alcançando os valores estimados para opex e para receitas.

Do termo aditivo

3.29. O termo aditivo a ser celebrado com a concessionária vencedora do processo competitivo simplificado tem por objetivo formalizar a incorporação dos aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão federal vigentes. Esse termo aditivo detalhará os direitos e obrigações adicionais assumidos pela concessionária, assim como os ajustes necessários no contrato original para garantir o reequilíbrio econômico-financeiro, em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e com a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

3.30. O termo aditivo será celebrado entre a concessionária vencedora e a ANAC e seguirá as seguintes diretrizes:

- Garantia de execução contratual:** as concessionárias que incorporarem aeroportos regionais deficitários terão suas garantias contratuais majoradas. O valor dessa garantia será ajustado de acordo com o impacto específico do lote de aeroportos no contrato vigente, assegurando que o poder concedente esteja protegido contra eventuais inadimplências.
- Áreas dos sítios aeroportuários e responsabilidade ambiental:** o termo aditivo deverá especificar claramente os deveres da concessionária em relação às responsabilidades ambientais e ao controle, guarda, regularização e desapropriação de terrenos para o desenvolvimento do aeroporto. A definição precisa dessas responsabilidades ajudará a especificar melhor as ofertas e evitar contenciosos administrativos ou judiciais futuros.
- Matriz de risco:** a matriz de risco do contrato original será mantida sem alterações. Adicionalmente, para os aeroportos regionais, será desenvolvida matriz de risco específica que refletirá os avanços regulatórios observados entre as diferentes rodadas de concessões aeroportuárias. Essa nova matriz é projetada para abordar as particularidades e desafios específicos desses aeroportos, incorporando as mudanças regulatórias mais recentes. Riscos associados à não liberação de áreas e à obtenção de autorizações serão compartilhados, dependendo do prazo e da causa dos eventuais atrasos. Em situações em que os atrasos sejam excessivos e impactem significativamente os cronogramas estabelecidos, haverá a possibilidade de revisão de prazos e de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essas disposições visam proporcionar flexibilidade e adaptabilidade na gestão dos riscos, garantindo a viabilidade e eficiência operacional dos aeroportos regionais sob concessão.
- Regulação tarifária:** o termo aditivo seguirá um modelo de tetos tarifários para a remuneração da infraestrutura e serviços prestados, com regras de reajuste pré-definidas. Para preços não-tarfáriados e atividades comerciais, os critérios de definição de preços serão objetivos e não discriminatórios.

garantindo liberdade para a concessionária definir remunerações comerciais.

e) **Requisitos de infraestrutura:** os investimentos necessários para a melhoria da infraestrutura dos aeroportos regionais serão claramente definidos no termo aditivo, assegurando que as necessidades específicas de cada aeroporto sejam atendidas. Os requisitos apresentados serão dispostos por faixa do PAN, consoante previsão de demanda que orienta o planejamento setorial. As diretrizes para definição dos investimentos obrigatórios encontram-se no anexo 4 do edital.

f) **Participação no procedimento administrativo:** a concessionária vencedora terá o direito de participar de procedimento administrativo dialético para a elaboração do termo aditivo, respeitando o instrumento convocatório e as diretrizes contratuais estabelecidas. Não serão permitidos pleitos que alterem as propostas ofertadas e o VPL do projeto ou as diretrizes contratuais previamente estabelecidas.

g) **Prazo:** o termo aditivo deverá ser celebrado entre o poder concedente e a concessionária em até 60 dias após a publicação do resultado do processo competitivo, sob pena de desvinculação das partes das propostas apresentadas. A ANAC poderá, a seu exclusivo critério, prorrogar esse prazo por mais 30 dias, se identificado benefício para a finalização da alteração contratual.

h) **Publicidade e duração:** o termo aditivo respeitará o princípio da publicidade e terá eficácia a partir de sua assinatura. A duração do termo será vinculada à vigência do contrato de concessão original, com as alterações necessárias para a inclusão dos novos compromissos.

4. DISCUSSÕES PROPOSTAS

4.1. O documento que institui o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR), a minuta de portaria e a minuta de edital que regulamenta o Processo Competitivo Simplificado (PCS) serão submetidos a consulta pública utilizando-se da plataforma Participa Mais. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) convida todos a participar e enviar suas contribuições, especialmente sobre os seguintes temas:

AmpliAR e escolha dos aeroportos

- a) A política pública mostra-se adequada para a atração de capital privado para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura aeroportuária regional?
- b) Existem sugestões de aprimoramento da política pública e da portaria que estabelece o programa?
- c) Existem sugestões de aprimoramento do edital para a primeira etapa de concessões do AmpliAR?
- d) A escolha dos aeroportos é considerada adequada?
- e) Haveria sugestões de inclusões/exclusões de aeroportos da primeira etapa e do programa? Por quê?

Formação dos blocos

4.2. O modelo de blocos está sendo adotado nesta primeira etapa do AmpliAR para acompanhar a evolução regulatória das concessões aeroportuárias, que desde a quinta rodada de concessões utiliza essa abordagem. A formação dos blocos é composta por aeroportos deficitários do PAN e foi definida especialmente por critérios geográficos, de modo a trazer sinergias operacionais entre os aeroportos que formam cada bloco. Essa estrutura é fundamental para aumentar a eficiência do PCS, facilitando a gestão e otimizando os recursos. Convidamos todos a discutir os seguintes aspectos:

- a) **Critérios de formação:** avaliar se os critérios de formação dos blocos, baseados na localização geográfica e na proximidade operacional, são os mais adequados. Considerar alternativas ou ajustes que possam otimizar ainda mais a eficiência, sinergia e integração logística.
- b) **Individualização de aeroportos:** indicar se há aeroportos que deveriam ser concedidos de maneira individual e não em bloco. Quais?
- c) **Número de aeroportos por bloco:** discutir se o número de aeroportos por bloco, como estabelecido atualmente, é ideal ou se ajustes podem ser feitos para melhor atender às necessidades regionais e operacionais.

Formação do preço-teto

4.3. A definição do preço-teto é essencial para garantir vantajosidade para a administração pública, competitividade e a viabilidade econômica do PCS.

- a) **Demanda, capex, opex e receitas:** os valores projetados para cada aeroporto guardam coerência com a realidade da infraestrutura? São necessários ajustes por obras ou deteriorações observadas no curto prazo? Seria necessário acrescentar ao modelo valores referentes aos investimentos necessários para manter a capacidade operacional do equipamento (repex)? Sugerir metodologia que considere os diferentes prazos remanescentes das concessões que poderão participar do PCS.
- b) **Critérios para o multiplicador:** discutir os critérios utilizados para determinar o multiplicador aplicado ao capex de cada aeroporto. O multiplicador aplicado a cada aeroporto guarda coerência com o risco do negócio e com as adequações necessárias e não previstas no cálculo do PAN?
- c) **Adequação às condições de mercado:** discutir se os preços-teto estabelecidos refletem de maneira adequada as condições reais do mercado e as necessidades de investimento nos aeroportos regionais deficitários.
- d) **Deságio percentual do VPL conforme prazo remanescente de cada contrato:** a metodologia que estabelece diferentes preços-teto a partir do tempo remanescente de contrato é clara e considerada adequada?

Investimentos mínimos

4.4. A definição dos investimentos é central para o sucesso do programa. Com efeito, um dos objetivos é equacionar o déficit de infestrutura desses aeroportos para o horizonte de planejamento do PAN de 30 anos.

- a) Os requisitos para a realização de investimentos nos aeroportos estão claros?
- b) Os requisitos de lado ar são adequados à projeção de demanda e de aeronaves que se pretende atender e refletem as reais necessidades desses equipamentos? Vislumbram-se casos de necessidades de flexibilizações? Quais?
- c) Os requisitos de lado terra são adequados à projeção de demanda e de aeronaves que se pretende atender e refletem as reais necessidades desses equipamentos? Vislumbram-se casos de necessidades de flexibilizações? Quais?

Termo Aditivo

4.5. Sugestões acerca das **formas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos** são muito relevantes, em particular considerando os diferentes prazos de cada contrato e as diferentes obrigações de pagamento de outorga.

4.6. O mesmo vale para sugestões acerca da matriz de risco a ser proposta para os aeroportos regionais, em especial tratando dos seguintes tópicos:

- a) riscos ambientais
- b) riscos de licenciamento
- c) desapropriações

4.7. Outras sugestões sobre as diretrizes a serem consideradas para a elaboração do termo aditivo.

Segunda etapa

4.8. Com o intuito de continuar expandindo e aprimorando a infraestrutura aeroportuária nacional, propõe-se a discussão de novas estratégias para a segunda etapa do AmpliAR.

5. CONVITE A CONTRIBUIÇÕES

5.1. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) valoriza a participação ativa da sociedade no processo de formulação de políticas públicas e reconhece a importância de uma abordagem colaborativa para aprimorar a eficácia do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR). Com este espírito, convidamos todas as partes interessadas, incluindo concessionárias de aeroportos, delegatários dos aeroportos regionais (estados e municípios interessados), especialistas do setor, acadêmicos, profissionais das indústrias e do turismo, representantes das comunidades locais e o público em geral, a contribuir para o refinamento das estratégias e diretrizes propostas para a implementação do programa.

5.2. A presente consulta pública é destinada a coletar sugestões e recomendações que possam ajudar na evolução do AmpliAR, assegurando que ele atenda de forma mais eficaz às necessidades da infraestrutura aeroportuária regional brasileira e contribua para o desenvolvimento socioeconômico das regiões atendidas. As contribuições recebidas serão analisadas e poderão ser incorporadas na versão final da regulamentação e nos documentos de implementação do programa.

5.3. Os interessados são convidados a submeter suas contribuições por meio da plataforma oficial de participação pública do Governo, disponível no site <https://www.gov.br/participaMaisBrasil/consulta-ampliar>. As contribuições poderão ser enviadas até 30 dias após o início da consulta pública.

5.4. O Plano Aerooviário Nacional - PAN foi atualizado por meio da Portaria nº 605, de 05 de dezembro de 2024, disponível em <https://www.in.gov.br/en/web/dou-/portaria-n-605-de-5-de-dezembro-de-2024-601096468>. O e-book do PAN, anexos, planilhas e simuladores estão disponíveis em <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aerooviario-nacional>.

[1] Ranking Internacional AirHelp. <<https://www.airhelp.com/pt-br/press/brasil-tem-quatro-dos-dez-melhores-aeroportos-do-mundo-em-2022-aponta-ranking-internacional-airhelp-score>>

[2] Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). O Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) foi criado pela Lei n. 13.462, de 4 de agosto de 2011 com a finalidade desenvolver e fomentar o setor da aviação civil. São recursos do FNAC os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária. Esses recursos deveriam ser utilizados como um mecanismo de subsídio cruzado no setor aeroportuário, de forma que as outorgas oriundas das infraestruturas aeroportuárias superavitárias subsidiassem os investimentos em infraestruturas não sustentáveis economicamente, com o objetivo de prover a autossustentabilidade do sistema.

[3] Quinta Rodada de Concessões. A partir da quinta rodada de concessões aeroportuárias (2019) as concessões passaram a ocorrer em blocos. A quinta rodada de concessões, por exemplo, teve por objeto 3 blocos de aeroportos: Bloco Nordeste: aeroportos de Recife (SBRF), Maceió (SBMO), Aracaju (SBAR), João Pessoa (SBJP), Campina Grande (SBKG) e Juazeiro do Norte (SBJU); Bloco Sudeste: aeroportos de Vitória (SBVT) e Macaé (SBME); e Bloco Centro-Oeste: aeroportos de Cuiabá (SBCY), Sinop (SBSI), Rondonópolis (SBRD) e Alta Floresta (SBAT).

[4] Plano Aerooviário Nacional - PAN 24. <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aerooviario-nacional>>

[5] Sistema Hórus. O Hórus é um sistema on-line em desenvolvimento pelo LabTrans/UFSC em parceria com a Secretaria de Aviação Civil que tem como objetivo auxiliar a tomada de decisões nos níveis estratégico e administrativo, apresentando informações gerenciais e de investimentos. <<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Principal>>



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Meireles Tristao, Coordenador Geral**, em 16/12/2024, às 16:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Eduardo Arruda, Coordenador (a)**, em 16/12/2024, às 17:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Carla Priscila Kwiek, Analista Superior**, em 16/12/2024, às 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8614220** e o código CRC **448E63FA**.



Referência: Processo nº 50020.004697/2024-11

SEI nº 8614220

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: