



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

NOTA TÉCNICA Nº 40/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 02 de abril de 2025.

PROCESSO Nº 50020.009082/2024-73

INTERESSADO: MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Assunto: Modernização da Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

1. INTRODUÇÃO.

1. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) solicita, por meio do Despacho nº 954/2024/SAC-MPOR, de 26 de dezembro de 2024 (9219741), que este Departamento elabore proposta de modernização da Portaria nº 93, de 20 de junho de 2020, do Ministério da Infraestrutura (MInfra), que "disciplina a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos 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".

2. O [Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023](#), estabelece no art. 15 de seu Anexo I as competências deste Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR), que incluem "propor e avaliar políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à sustentabilidade ambiental e à prestação adequada dos serviços" (inciso II). Verifica-se que a demanda em tela trata de questões relacionadas à regulação econômica da infraestrutura aeroportuária. Trata-se, pois, de matéria afeta às atribuições deste Departamento.

2. HISTÓRICO.

Elaboração e alteração da Portaria nº 143, de 06 de abril de 2017, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

3. O primeiro instrumento normativo a disciplinar a exploração comercial nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização (PND) ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) foi a Portaria nº 143, de 06 de abril de 2017, do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). A elaboração da Portaria MTPA nº 143, de 2017, se deu no âmbito do Processo nº 00055.001437/2016-09.

4. A Nota Técnica nº 32/DERC/SPR/SAC-PR (0118558), de 15 de setembro de 2016, do Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil (DERC), da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil (SPR) da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), fundamentou a necessidade de edição da portaria que disciplinaria a exploração comercial nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização (PND) ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI).

5. O documento analisou, em particular, a possibilidade de prorrogação de contratos

comerciais além do prazo da concessão aeroportuária. A demanda para elaboração de parecer técnico teve origem em solicitação apresentada pela Concessionária Aeroporto do Rio de Janeiro S/A, operadora do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim (SBGL), que pleiteava autorização para "postergação do prazo para utilização de espaços" no complexo aeroportuário, sob a justificativa de viabilidade econômica e atratividade de investimentos.

6. A elaboração do normativo teve como fundamento precípua o alinhamento de incentivos entre os concessionários atuais e operadores futuros. Nesse sentido, os requisitos propostos buscavam criar incentivos à concessionária para celebrar o melhor contrato possível, limitando os riscos de um contrato comercial prejudicial ao futuro concessionário. Esse objetivo pode ser observado, em especial, nas cláusulas que tratavam dos prazos máximos permitidos aos contratos comerciais, dos custos de rescisão contratual, da remuneração em parcelas iguais ou crescentes e da vedação à antecipação das parcelas que extrapolassem o prazo de concessão.

7. A proposta de regulamentação da matéria baseou-se, ainda, na necessidade de uniformizar procedimentos e trazer segurança jurídica ao setor, considerando a importância estratégica da infraestrutura aeroportuária concedida. A nota técnica destacou a existência de casos nos quais empreendimentos comerciais em áreas aeroportuárias requeriam prazos de amortização superiores ao tempo remanescente da concessão, o que justificava a previsão de mecanismos normativos que permitissem excepcionalidades.

8. Não obstante, a regulamentação também visava evitar distorções concorrentiais e garantir que tais extensões contratuais ocorressem de forma isonômica, transparente e devidamente fundamentada. O documento propôs a inserção de requisitos objetivos para autorização de contratos comerciais de longo prazo, condicionando sua viabilidade à demonstração de viabilidade econômico-financeira e à necessidade de continuidade do serviço aeroportuário.

9. Diante da complexidade do tema, sugeriu-se que a análise da minuta de Portaria fosse realizada com o devido envolvimento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Infraero e demais órgãos reguladores, a fim de garantir a compatibilidade do normativo com os contratos de concessão vigentes e a legislação aplicável. Ademais, recomendou-se que fossem fixados limites temporais e condicionantes para a celebração e renovação desses contratos, prevenindo eventuais desequilíbrios regulatórios e mitigando riscos jurídicos para a administração pública. A nota técnica concluiu pela pertinência da edição de portaria como instrumento de regulamentação da matéria, ressaltando a importância da transparência, previsibilidade e alinhamento com a política de desestatização do setor aéreo nacional.

10. A Assessoria Jurídica (ASJUR) junto à Secretaria de Aviação Civil (SAC) examinou na NOTA n. 00079/2016/ASJUR-SAC/CGU/AGU (0122423), de 27 de setembro de 2016, a conformidade jurídica da minuta de portaria em termos de seus aspectos de competência normativa, fundamentos legais e adequação da proposta aos contratos de concessão aeroportuária vigentes.

11. Um dos principais pontos apresentados na manifestação foi a inadequação do fundamento legal inicialmente utilizado para embasar a competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) para editar a portaria. A Assessoria Jurídica indicou que a normatização deveria estar amparada no art. 27, inciso XXI e § 8º da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que mantinha a atribuição ministerial para dispor sobre infraestrutura aeroportuária. Essa correção visava garantir que a portaria não se fundamentasse em dispositivos extintos, prevenindo eventual questionamento de legalidade.

12. Outro ponto relevante abordado foi a delimitação da competência normativa do MTPA frente às atribuições da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e de outros entes da administração pública federal. O parecer destacou que a matéria objeto da portaria não era de competência exclusiva do Ministério, pois tratava de aspectos que impactavam diretamente a regulação setorial conduzida pela ANAC e a gestão de contratos de concessão aeroportuária. Diante disso, foi recomendada uma articulação institucional mais clara, evitando que o normativo criasse obrigações que extrapolassem a competência ministerial ou interferissem nas prerrogativas da agência reguladora.

13. Ademais, a Assessoria Jurídica analisou a intenção da portaria de uniformizar regras sobre a celebração e prorrogação de contratos comerciais em aeroportos concedidos, incluindo a possibilidade de extensão desses contratos para além do prazo da concessão. O parecer jurídico alertou que essa diretriz deveria estar alinhada às cláusulas dos contratos de concessão já firmados, para evitar incompatibilidades normativas e a necessidade de reequilíbrios econômico-financeiros não previstos originalmente.

Recomendou-se, portanto, ajustes na redação da minuta para assegurar que os novos requisitos regulatórios respeitassem os direitos e deveres pactuados entre a administração pública e as concessionárias.

14. Por fim, a Assessoria Jurídica sugeriu que a versão final da minuta fosse submetida à análise da Procuradoria Federal junto à ANAC, de modo a reforçar a segurança jurídica do normativo e mitigar riscos regulatórios. O parecer jurídico, assim, indicou ajustes formais e materiais na proposta, assegurando sua conformidade com o ordenamento jurídico vigente e com as regras contratuais aplicáveis ao setor aeroportuário.

15. Foram registradas nos autos as manifestações da ANAC, por meio do Ofício nº 10(SEI)/2016/SRA/ANAC (0219208), de 19 de outubro de 2016, e da Infraero, por meio do Ofício nº 3825/DJRS/2016 (0219208), de 24 de outubro de 2016.

16. A Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos da ANAC, em resposta à solicitação do MTPA, informou não haver impedimentos quanto ao mérito da minuta de portaria. Destacou que a normatização da matéria contribuiria para a transparência e clareza dos requisitos aplicáveis às concessionárias no tocante à celebração de contratos comerciais que ultrapassassem o prazo da concessão. A Infraero, por sua vez, também não identificou óbices quanto ao mérito da proposta. No entanto, apresentou sugestões de ajustes pontuais no texto.

17. Posteriormente, a então Secretaria de Políticas Regulatórias expediu a Nota Técnica nº 01/2017/DERC/SPR/MTPA (0219208), de 05 de janeiro de 2017, na qual considerou as contribuições apresentadas pelos órgãos consultados e encaminhou à Consultoria Jurídica do MTPA a versão revisada do normativo, juntamente com minutas de decreto presidencial e de portaria ministerial.

18. A Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes emitiu a NOTA n. 00106/2017/CONJUR-MT/CGU/AGU (0244507), de 23 de janeiro de 2017, na qual foram apresentadas recomendações sobre a regulamentação da exploração comercial nos aeroportos concedidos. No mesmo sentido, foi anexada aos autos a manifestação da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), formalizada por meio da COTA n. 00065/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU (0307161), de 22 de novembro de 2016, abordando aspectos jurídicos da matéria.

19. Em 27 de março de 2017, a então Secretaria de Políticas Regulatórias expediu a Nota Técnica nº 111/2017/DERC/SPR/SAC-MT (0311514), na qual foram analisadas as manifestações da Consultoria Jurídica e as contribuições dos agentes do setor aeroportuário. A nota técnica foi acompanhada de Minuta de Portaria, consolidando o texto normativo a ser adotado.

20. Na sequência, foram publicadas a Portaria nº 143, de 6 de abril de 2017 (0589148), que disciplinou a exploração comercial nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização (PND) ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), e a Portaria nº 323, de 11 de abril de 2017 (0336188), que alterou o disposto no art. 2º da Portaria nº 143/2017.

21. A alteração promovida pela Portaria nº 323/2017 no artigo 2º da Portaria nº 143/2017 introduziu uma nova restrição temporal à celebração, prorrogação, renovação e aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização (PND) ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI). Enquanto a redação original vinculava a vigência desses contratos à assinatura do contrato de concessão do aeroporto, a nova norma passou a vedar a formalização de novos ajustes comerciais após a publicação do edital de concessão, salvo mediante anuência prévia do MTPA. Esse acréscimo impôs uma limitação mais rigorosa, restringindo a possibilidade de novas contratações a partir da etapa de licitação, independentemente da efetiva assinatura do contrato de concessão.

22. Ademais, a alteração reorganizou a estrutura normativa do artigo, introduzindo um novo § 3º, que manteve o dispositivo referente às penalidades aplicáveis ao operador aeroportuário em caso de descumprimento das regras estabelecidas. Apesar da inclusão desse novo parágrafo, o conteúdo referente às sanções permaneceu inalterado. Já o § 1º, que disciplina a possibilidade excepcional de prorrogação contratual por período superior a 24 (vinte e quatro) meses, manteve a exigência de justificativa e o limite máximo de 60 (sessenta) meses, sem alterações substanciais. Assim, a principal modificação consistiu na introdução de um marco temporal mais restritivo para a celebração de contratos comerciais, condicionando a formalização de novos ajustes à fase prévia à publicação do edital de concessão e exigindo anuência expressa do Ministério em casos excepcionais.

23. A Portaria MTPA nº 323/2017, por sua vez, foi revogada pela Portaria MTPA nº 253, de 29 de março de 2018. A principal modificação introduzida pela Portaria MTPA nº 253/2018 foi a flexibilização dos prazos e condições para a prorrogação contratual, permitindo a renovação desses contratos desde que fossem assinados antes da celebração do contrato de concessão do respectivo aeroporto. Esse ajuste afastou a limitação imposta pela Portaria MTPA nº 323/2017, que vedava qualquer formalização contratual após a publicação do edital de concessão, exceto mediante anuência ministerial. Assim, a nova norma reintroduziu maior margem para ajustes contratuais antes da efetiva formalização da concessão, ampliando a previsibilidade para os operadores aeroportuários.

24. Outra alteração relevante foi a nova redação do § 2º, que estabeleceu uma exceção para processos licitatórios cujos editais tenham sido publicados até a data do decreto de inclusão do aeroporto no PND. Nesses casos, passou a ser admitida a fixação de prazos superiores aos limites gerais de 24 (vinte e quatro) e 60 (sessenta) meses, desde que devidamente autorizados pelo Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante justificativa do operador aeroportuário. Essa disposição trouxe maior flexibilidade para contratos comerciais já em curso no momento da qualificação do aeroporto no PND, mitigando impactos econômicos e garantindo previsibilidade para os agentes privados. O texto manteve a vedação à celebração de novos contratos após a publicação do edital de concessão, mas sem a rigidez anteriormente imposta, ao passo que reorganizou a estrutura do artigo, introduzindo um § 4º, que preservou as penalidades previstas no instrumento de outorga em caso de descumprimento das regras.

Elaboração da Portaria nº 577, de 08 de novembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura.

25. A Portaria MTPA nº 143/2017 foi revogada com a publicação da Portaria nº 577, de 08 de novembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura, objeto do Processo nº 50000.041119/2019-29. A Nota Técnica nº 96/2019/DPR/SAC (1782216), de 29 de julho de 2019, elaborada pelo Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MINFRA), teve como objetivo fundamentar a necessidade de edição de um novo ato normativo ministerial para disciplinar os contratos comerciais firmados em aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização (PND) ou qualificados para o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

26. O parecer técnico apresentou uma análise detalhada do arcabouço regulatório vigente e identificou lacunas normativas que poderiam comprometer a segurança jurídica e a previsibilidade dos contratos comerciais que envolvessem a utilização de espaços aeroportuários. Nesse contexto, a nota técnica ressaltou a necessidade de revisão e aprimoramento das regras estabelecidas pelas Portarias MTPA nº 143/2017 e nº 253/2018, que disciplinavam essa matéria, mas apresentavam limitações quanto ao tratamento de determinadas hipóteses contratuais.

27. A nota técnica destacou três situações fundamentais que demandavam regulamentação específica: (i) contratos comerciais celebrados em aeroportos qualificados no PPI ou inseridos no PND, que estivessem próximos da fase de concessão; (ii) contratos comerciais vigentes em aeroportos já concedidos, cujos prazos de duração extrapolassem o período originalmente estabelecido para a vigência da concessão; e (iii) contratos comerciais firmados em aeroportos concedidos para os quais fosse necessária a manutenção em caso de extinção antecipada da concessão. De acordo com o parecer, a ausência de regulamentação específica para essas hipóteses poderia gerar insegurança jurídica, afetar a atratividade econômica dos ativos aeroportuários e comprometer a capacidade de gestão dos concessionários e do poder concedente.

28. Além de evidenciar tais lacunas normativas, a nota técnica analisou os impactos regulatórios decorrentes da ausência de critérios objetivos para a aprovação desses contratos pelo Ministério da Infraestrutura (MINFRA). Segundo o documento, embora os contratos de concessão aeroportuária prevejam cláusulas que conferem ao Ministério a competência para aprovar contratos comerciais, inexistia um normativo setorial que definisse, de maneira clara e exaustiva, os requisitos que deveriam ser observados para a concessão dessa aprovação. Tal cenário resultava em interpretações divergentes e aumentava a imprevisibilidade das decisões administrativas, impactando tanto os operadores aeroportuários quanto os potenciais investidores.

29. A nota técnica sustentou que a revisão normativa proposta teria um duplo efeito positivo: por um lado, permitiria que os futuros concessionários tivessem maior autonomia para a gestão dos ativos aeroportuários, garantindo maior flexibilidade na estruturação dos contratos comerciais e incentivando a

diversificação das receitas não tarifárias; por outro, proporcionaria previsibilidade ao mercado regulado, mitigando potenciais litígios administrativos e judiciais decorrentes de interpretações contraditórias sobre a validade e manutenção dos contratos comerciais nos casos mencionados. Além disso, ressaltou-se que a definição de requisitos normativos claros alinharia os interesses do poder concedente e das concessionárias, garantindo um ambiente de negócios mais estável e previsível para os agentes do setor.

30. Por fim, a nota técnica concluiu que a revisão normativa era essencial para o aperfeiçoamento da regulamentação setorial, pois garantiria maior coerência entre os dispositivos contratuais e as diretrizes estratégicas do setor aeroportuário. O parecer enfatizou que a nova regulamentação deveria consolidar as diretrizes aplicáveis em um único instrumento normativo, eliminando redundâncias e ambiguidade interpretativa, além de conferir maior clareza aos requisitos regulatórios para a aprovação e manutenção dos contratos comerciais aeroportuários. Dessa forma, a nota reforçou que a adoção das alterações sugeridas contribuiria para a segurança jurídica das relações contratuais, a previsibilidade das decisões administrativas e a estabilidade regulatória do setor de infraestrutura aeroportuária.

31. A Nota Técnica nº 106/2019/DPR/SAC (1874343), de 1º de setembro de 2019, por sua vez, teve como objetivo complementar e aprofundar as análises apresentadas na Nota Técnica nº 96/2019/DPR/SAC (1782216), especialmente no que se refere às contribuições dos operadores aeroportuários e demais *stakeholders*. O documento consolidou as manifestações recebidas e apresentou ajustes finais na minuta da nova portaria ministerial, destinada a substituir as Portarias nº 143/2017 e nº 253/2018, ambas do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

32. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) promoveu uma reunião presencial em 14 de agosto de 2019, na qual estiveram presentes diversas entidades setoriais. Durante o encontro, foram discutidas propostas de aprimoramento da minuta da portaria ministerial, com vistas a eliminar lacunas normativas e reduzir a margem interpretativa das disposições regulamentares. Além das contribuições apresentadas oralmente, foi concedido prazo adicional até 23 de agosto de 2019 para o envio de manifestações formais. Entre os principais participantes do processo de consulta destacaram-se com contribuições encaminhadas oficialmente: Aena Desarrollo Internacional S.M.E S/A (1879361), Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) (1879374), Aeroportos Brasil Viracopos S/A (1879375), Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza (1879367), Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (1879370) e Associação Nacional de Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA) (1879363).

33. Com base nas manifestações recebidas, a Nota Técnica nº 106/2019/DPR/SAC (1874343) promoveu uma série de ajustes na versão final da minuta da portaria, incorporando inovações regulatórias que representaram um aprimoramento significativo em relação à Portaria MTPA nº 143/2017 e à Portaria MTPA nº 253/2018. Uma das principais evoluções foi a introdução no escopo da norma da disciplina sobre a manutenção dos contratos comerciais em aeroportos concedidos, incluindo regras mais detalhadas para os casos de extinção antecipada da concessão. Diferente da normatização anterior, que não abordava expressamente essa situação, a nova minuta estabeleceu critérios objetivos para a continuidade dos contratos, garantindo previsibilidade para os concessionários e terceiros contratantes. Além disso, a proposta inovou ao definir requisitos mais claros para a aprovação de contratos comerciais pelo Ministério da Infraestrutura, reduzindo a margem de interpretação subjetiva e alinhando o processo decisório às melhores práticas regulatórias.

34. Outra modificação relevante foi a flexibilização da celebração de contratos comerciais com prazos superiores ao tempo restante da concessão. A nova portaria incorporou mecanismos que permitiam esse tipo de arranjo contratual, desde que respeitadas diretrizes que assegurassem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e evitassem entraves à autonomia do futuro concessionário. Essa mudança atendeu a demandas do setor, que via na rigidez das regras anteriores um fator limitador para investimentos em infraestrutura e ampliação de receitas não tarifárias.

35. Além disso, a portaria incorporou melhorias redacionais e estruturais, consolidando diretrizes que antes estavam dispersas em dispositivos distintos das Portarias MTPA nº 143/2017 e nº 253/2018. Esse aprimoramento conferiu maior clareza à regulamentação e eliminou redundâncias normativas, garantindo um arcabouço jurídico mais coeso e acessível. A Nota Técnica nº 106/2019/DPR/SAC (1874343) enfatizou que a adoção dessas alterações era essencial para garantir maior segurança jurídica aos contratos comerciais firmados em aeroportos concedidos e não concedidos, bem

como para alinhar a regulamentação brasileira às melhores práticas internacionais do setor aeroportuário. Dessa forma, a nova portaria consolidou avanços que modernizaram a gestão dos contratos comerciais aeroportuários, promovendo um ambiente regulatório mais estável e previsível para todos os agentes envolvidos.

36. Por fim, a Nota Técnica nº 106/2019/DPR/SAC (1874343) concluiu que a versão revisada da portaria atendia às demandas do setor aeroportuário e representava um avanço significativo na regulamentação da exploração comercial nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para o PPI. O documento reforçou que as alterações propostas permitiriam maior flexibilidade para os concessionários na gestão dos ativos aeroportuários, assegurando um ambiente de negócios mais estável e previsível. Além disso, a nova norma proporcionaria um alinhamento mais eficiente entre as diretrizes do poder concedente, os interesses das concessionárias e as expectativas dos investidores, garantindo a sustentabilidade e o desenvolvimento contínuo da infraestrutura aeroportuária nacional.

Elaboração da Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura.

37. A Portaria MINFRA nº 577/2019, por sua vez, foi revogada pela Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, também expedida pelo Ministério da Infraestrutura, objeto do Processo nº 50000.022706/2020-52.

38. O processo de revisão da Portaria nº 577/2019 decorreu de pleito formalizado na Carta IA nº 0427/SBRR/2020 (2526341), de 12 de junho de 2020, protocolada pela Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A, que, com base na cláusula 11.1.5 do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2012 e na referida Portaria, solicitou autorização ministerial para celebração de contrato de cessão de uso de área aeroportuária com vigência além do prazo da concessão. O pedido fundamentou-se na necessidade de garantir segurança jurídica a investimentos substanciais do cessionário, justificando a reavaliação normativa para disciplinar adequadamente a extensão contratual nos casos de extinção antecipada da concessão.

39. A solicitação da Inframerica foi objeto de análise na Nota Técnica nº 77/2020/DPR/SAC (2540110), de 18 de junho de 2020, do Departamento de Política Regulatória. Na sequência, o Gabinete da SAC/MINFRA se manifestou por meio do Despacho nº 722/2020/GAB-SAC/SAC (2561295), de 26 de junho de 2020, em resposta à Nota Técnica nº 77/2020/DPR/SAC (2540110), solicitando que a unidade técnica avaliasse a necessidade de aperfeiçoamento da Portaria MINFRA nº 577/2019, especificamente no que concerne aos arts. 4º e 6º, inciso V.

40. O documento produzido pelo Gabinete da SAC/MINFRA destacou que a exigência de anuência prévia do Ministério da Infraestrutura para contratos que extrapolam a vigência da concessão, conforme previsto no art. 4º da portaria, deveria ser flexibilizada para permitir a submissão de contratos já assinados, mas ainda sem efeitos jurídicos, assegurando maior viabilidade às negociações entre agentes privados.

41. Além disso, propôs a revisão da exigência de que os custos de rescisão nos períodos posteriores à concessão fossem inferiores a 50% do maior valor registrado no período da concessão. Argumentou-se que tal disposição, copiada da Portaria MTPA nº 143/2017, deveria ser ajustada à lógica da Portaria MINFRA nº 577/2019, considerando que concessões superiores a dez anos já proporcionariam incentivos adequados para a celebração de bons contratos. Com isso, recomendou-se a alteração do dispositivo para garantir que os custos de rescisão fossem decrescentes ao longo do período contratual, em conformidade com o novo modelo regulatório adotado.

42. Em resposta, o Departamento de Política Regulatória da SAC/MINFRA elaborou a Nota Técnica nº 80/2020/DPR/SAC (2540110), de 29 de junho de 2020. No expediente, a principal modificação recomendada referiu-se à exigência de anuência ministerial prévia para a celebração desses contratos. Foi destacado que a exigência de aprovação ministerial prévia poderia dificultar negociações comerciais, retardar investimentos e gerar insegurança para os operadores aeroportuários. Para mitigar esses impactos, propôs que contratos assinados, mas ainda sem efeitos jurídicos, pudessem ser submetidos posteriormente à análise ministerial, permitindo maior agilidade na formalização dos negócios e mantendo a prerrogativa do governo de avaliar sua adequação regulatória.

43. Outra recomendação relevante tratou da regra que limitava os custos de rescisão contratual

no período pós-concessão a 50% (cinquenta por cento) do maior valor registrado durante a concessão. A nota técnica argumentou que essa limitação rígida poderia resultar em distorções econômicas e desincentivar investimentos de longo prazo. Em substituição, sugeriu a adoção de um modelo de redução progressiva dos custos de rescisão ao longo do tempo, garantindo um declínio gradual e previsível das obrigações financeiras associadas à extinção do contrato. Essa mudança visaria equilibrar os interesses do poder concedente e dos concessionários, ao mesmo tempo em que incentivaria a continuidade dos investimentos em infraestrutura aeroportuária.

44. Adicionalmente, a análise reforçou a necessidade de adequar as normas aos princípios de eficiência econômica e segurança jurídica, destacando que a regulamentação deveria fomentar um ambiente de negócios favorável, sem comprometer a transparência e o controle estatal. As recomendações visavam alinhar a regulamentação às necessidades operacionais das concessionárias, assegurando que os contratos comerciais pudessem ser firmados com maior flexibilidade, desde que respeitadas as diretrizes do setor e os interesses da administração pública.

45. A nota técnica concluiu que as alterações propostas proporcionariam maior previsibilidade e segurança jurídica às concessões aeroportuárias, permitindo que o setor privado continuasse a investir de maneira sustentável na modernização e ampliação da infraestrutura aeroportuária do país. Além disso, ressaltou a importância de um marco regulatório que equilibre controle estatal e liberdade contratual, prevenindo incertezas jurídicas que poderiam comprometer a atratividade dos investimentos no setor.

46. A Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura analisou a Minuta de Portaria Ministerial (2583089) por meio do Parecer nº 00482/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 14 de julho de 2020 (2609479). A análise evidenciou sua conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 9.191/2017, assegurando a correta estruturação do ato normativo. No mérito, constatou-se que a minuta estava em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sem ingerência indevida nas relações privadas entre concessionárias e terceiros, e alinhada às práticas de mercado. As alterações propostas foram consideradas adequadas para garantir a segurança jurídica dos contratos e a previsibilidade regulatória.

47. Diante disso, foi publicada a Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura, consolidando as diretrizes estabelecidas na análise e assegurando a normatização dos contratos de exploração comercial em aeroportos concedidos. A nova portaria reafirmou a necessidade de alinhamento regulatório e trouxe maior clareza quanto aos procedimentos administrativos a serem observados pelas concessionárias de aeroportos.

3. PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA MINFRA Nº 93/2020.

48. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) solicitou, por meio do Despacho nº 954/2024/SAC-MPOR, de 26 de dezembro de 2024 (9219741), a revisão da Portaria nº 93, de 2020, do Ministério da Infraestrutura (MInfra). Tratativas no âmbito da SAC indicaram a necessidade de se promover a flexibilização das regras atualmente vigentes com o objetivo de estimular o ambiente de negócios no setor aeroportuário, alavancar os investimentos oriundos do programa federal de concessões e ampliar a geração de receitas não tarifárias em aeroportos concedidos à iniciativa privada.

49. Para tanto, faz-se necessário ampliar a autonomia das concessionárias na celebração de contratos comerciais por meio da adequação do marco regulatório à dinâmica empresarial da gestão aeroportuária, promovendo maior eficiência na exploração dos ativos públicos concedidos. A proposta de revisão da Portaria MInfra nº 93/2020 busca regulamentar, nesse sentido, contratos comerciais de cessão de uso de área que se enquadram nas seguintes situações:

I - contratos em aeroportos qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) ou inseridos no Plano Nacional de Desestatização (PND), que estejam na iminência de serem concedidos pelo Governo Federal;

II - contratos em aeroportos concedidos cujos prazos de vigência extrapolem o período de vigência da concessão; e

III - contratos em aeroportos concedidos para os quais é solicitada manutenção em caso de extinção antecipada da concessão.

50. A disciplina de contratos comerciais em aeroportos que estejam na iminência de serem

concedidos justifica-se pela intenção do Governo Federal de conferir segurança jurídica e estabilidade em relação à base de ativos que compõe os aeroportos que estão em processo de concessão. A regulação setorial limita o arranjo contratual ao qual o ativo aeroportuário a ser concedido estará vinculado, permitindo, assim, que o futuro concessionário disponha de suficiente autonomia para gerir o aeroporto e, consequentemente, decidir sobre os contratos comerciais mais vantajosos para a geração de receitas não tarifárias. Desse modo, eleva-se a atratividade econômica do aeroporto para agentes os potencialmente interessados na concessão.

51. Em relação aos aeroportos já concedidos, a regulação dos contratos comerciais atende a provisão específica dos próprios contratos de concessão. Segundo informações disponibilizadas pela ANAC, que atua como Poder Concedente nos contratos de concessão aeroportuária, à exceção do contrato referente ao aeroporto de Viracopos, todos os demais contratos preveem cláusulas específicas versando sobre (i) a possibilidade de celebração de contratos comerciais por prazo superior ao período remanescente da concessão e (ii) a obrigatoriedade de manutenção de contratos comerciais em caso de extinção antecipada da concessão. Em ambos os casos, os contratos de concessão atribuem ao MPor a competência para a aprovação dos contratos comerciais.

52. A seguir, apresenta-se, a título ilustrativo, a relação das dispositivos constantes dos contratos de concessão que disciplinam matérias correlatas aos temas tratados na minuta de portaria ora proposta.

Aeroporto (código OACI; código IATA)	Cláusulas contratuais	
	Extrapolação do prazo da concessão	Manutenção em caso de extinção antecipada
Aeroporto Internacional do Rio Grande do Norte/São Gonçalo do Amarante - Governador Aluizio Alves (SBSG; NAT)	11.1.1.	11.1.4.
Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (SBBR; BSB)	11.1.1.	11.1.5.
Aeroporto Internacional de Viracopos - Campinas (SBKP; VCP)*	não possui	11.1.5.
Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro (SBGR; GRU)	11.1.1.	11.1.5.
Aeroporto Internacional Tancredo Neves (SBCF; CNF)	11.1.1.	11.1.5.
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim (SBGL; GIG)*	11.1.1.	11.1.5.
Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV; SSA)	11.1.1.	11.1.4.
Aeroporto Pinto Martins (SBFZ; FOR)	11.1.1.	11.1.4.
Aeroporto Salgado Filho (SBPA; POA)	11.1.1.	11.1.4.
Aeroporto Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz (SBFL; FLN)	11.1.1.	11.1.4.
5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (Bloco Nordeste; Bloco Centro-Oeste; Bloco Sudeste)	11.1.1.	11.1.4.
6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (Bloco Norte; Bloco Central; Bloco Sul)	11.1.1.	11.1.4.
7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (Bloco Norte II; Bloco Aviação Geral; SP/MS/PA/MG)	11.1.1.	11.1.4.

* Os aeroportos de Viracopos e Galeão possuem disciplinas contratuais específicas para a celebração de contratos comerciais de cessão de uso de área em virtude do ingresso das concessionárias no regime de relicitação previsto na Lei nº 13.448/2017 e no Decreto nº 9.957/2019.

53. Conforme consta da minuta anexa (9589263), a proposta normativa ora apresentada prevê a revogação expressa da Portaria MINFRA nº 93/2020. De forma sintética, a revisão tem por finalidade o atendimento dos seguintes objetivos:

- I - aprimoramento redacional e editorial do texto normativo, com vistas a conferir maior clareza, objetividade e simplicidade à regulação aplicável ao setor;
- II - ampliação da flexibilidade conferida às concessionárias para celebração de contratos comerciais com vigência superior ao prazo da concessão, observada a preservação do alinhamento de incentivos entre o operador atual e eventuais futuros concessionários; e
- III - atualização dos parâmetros de investimento mínimo exigido para fins de concessão da garantia de manutenção de contratos comerciais em caso de extinção antecipada da concessão.

54. A minuta de portaria em tela, nesse sentido, promove um conjunto de alterações estruturais e conceituais no regime normativo instituído pela Portaria nº 93/2020, orientadas por esses três eixos centrais de aprimoramento regulatório.

55. O primeiro eixo refere-se ao aprimoramento redacional e editorial do texto normativo, com a finalidade de conferir maior clareza, objetividade e simplicidade à regulação aplicável ao setor. Foram promovidas revisões terminológicas para padronizar a linguagem jurídica utilizada ao longo do texto, eliminar repetições e ambiguidades e alinhar as expressões ao vocabulário técnico próprio das concessões aeroportuárias e dos contratos comerciais associados. A simplificação da estrutura dos dispositivos, a reordenação lógica de seções e a exclusão de comandos redundantes contribuem para facilitar a compreensão e a aplicação da norma, tanto por parte da Administração Pública quanto das concessionárias e demais operadores do setor.

56. O segundo eixo de alteração está relacionado à ampliação da flexibilidade conferida às concessionárias para celebração de contratos de exploração comercial cuja vigência extrapole o prazo da concessão, preservando, contudo, o alinhamento de incentivos entre o operador atual e o eventual futuro concessionário. Nesse sentido, a proposta abandona o modelo binário anteriormente previsto - baseado em um único corte temporal de 10 anos -, e adota um sistema progressivo e proporcional, ancorado em frações do prazo originalmente pactuado no contrato de concessão. Essa reformulação busca permitir que a análise regulatória sobre a viabilidade e a extensão desses contratos seja sensível à maturidade contratual da concessão, ao porte do investimento proposto e ao risco regulatório envolvido, evitando distorções que comprometam a sucessão contratual ou desincentivem investimentos de longo prazo.

57. O terceiro eixo diz respeito à atualização dos parâmetros mínimos de investimento exigidos para a concessão da garantia de manutenção contratual em caso de extinção antecipada da concessão. Os valores anteriormente previstos foram corrigidos pela inflação acumulada entre julho de 2020 e fevereiro de 2025, com o objetivo de preservar o valor real das faixas originalmente definidas e garantir que a prerrogativa de manutenção continue reservada a projetos de significativa materialidade econômica. A atualização reforça o critério de seletividade da norma, assegurando que apenas empreendimentos com efetivo impacto na infraestrutura aeroportuária possam ser objeto de medidas de proteção regulatória em cenários de descontinuidade contratual.

58. Por fim, a minuta amplia o escopo de aplicação da norma para incluir os aeroportos cuja gestão tenha sido delegada pela União a estados, municípios ou ao Distrito Federal e que, posteriormente, tenham sido objeto de concessão à iniciativa privada. A inclusão dessa hipótese, condicionada à existência de previsão expressa no respectivo convênio de delegação, visa suprir lacuna existente na regulação atual e conferir segurança jurídica à celebração de contratos comerciais nesses aeroportos. Ao assegurar tratamento normativo uniforme para diferentes modelos de governança - concessão direta ou delegada -, a medida contribui para reduzir incertezas regulatórias, promover isonomia entre operadores e incentivar a realização de investimentos privados em ativos aeroportuários independentemente da titularidade administrativa sobre sua gestão.

59. O quadro comparativo a seguir apresenta a redação vigente da Portaria Minfra nº 93/2020 e proposta de alteração normativa.

Quadro Comparativo – Portaria MINFRA nº 93/2020 e proposta de nova Portaria do MPOR

PORTRARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
Disciplina a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos 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.	Disciplina a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Sem alterações na ementa.
O MINISTRO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 87, incisos I e II do parágrafo único da Constituição Federal, pelo art. 35 da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, e pelo art. 1º do Anexo I do Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020, e considerando o constante dos autos do Processo Administrativo nº 50000.022706/2020-52, resolve:	O MINISTRO DE ESTADO DE PORTOS E AEROPORTOS, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 87, inciso I e II do parágrafo único da Constituição Federal, pelo art. 41 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, e pelo art. 1º do Anexo I do Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023, alterado pelo Decreto nº 11.979, de 08 de abril de 2024, e considerando o constante dos autos do Processo Administrativo nº 50020.009082/2024-73, resolve:	<ul style="list-style-type: none"> • Ajustes formais decorrentes da criação do Ministério de Portos e Aeroportos, com a substituição do Ministério da Infraestrutura e a atualização dos dispositivos legais e regulamentares que fundamentam a competência ministerial.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>CAPÍTULO I</p> <p>DAS DISPOSIÇÕES GERAIS</p> <p>Art. 1º Disciplinar 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.</p> <p>Parágrafo único. A celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos contratos referidos no caput deverá observar o disposto nesta Portaria, as disposições dos respectivos contratos de concessão e as normas aplicáveis a cada caso.</p>	<p>CAPÍTULO I</p> <p>DAS DISPOSIÇÕES GERAIS</p> <p>Art. 1º Disciplinar 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.</p> <p>Parágrafo único. A celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos contratos referidos no caput deverá observar o disposto nesta Portaria, as disposições dos respectivos contratos de concessão e as normas aplicáveis a cada caso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sem alterações no escopo da norma.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>CAPÍTULO II</p> <p>DOS CONTRATOS EM AEROPORTOS QUALIFICADOS EM PROCESSO DE CONCESSÃO</p> <p>Art. 2º Nos aeroportos referidos no art. 1º que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário deverão ter prazo igual ou inferior a 36 (trinta e seis) meses, podendo ser prorrogados pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto.</p>	<p>CAPÍTULO II</p> <p>DOS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO COMERCIAL EM AEROPORTOS QUALIFICADOS EM PROCESSO DE CONCESSÃO</p> <p>Art. 2º Nos aeroportos referidos no art. 1º que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário deverão ter prazo igual ou inferior a 36 (trinta e seis) meses, podendo ser prorrogados pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto.</p> <p>Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica a aeroportos que estejam concedidos a operadores privados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração no título do Capítulo II, com a inclusão da expressão "de exploração comercial", conferindo maior precisão terminológica, sem alteração de conteúdo. • Inclusão de parágrafo único visando explicitar que a regra do <i>caput</i> não se aplica a aeroportos já concedidos, reforçando a segurança jurídica da norma.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>CAPÍTULO III</p> <p>DOS CONTRATOS COMERCIAIS EM AEROPORTOS CONCEDIDOS</p> <p>Seção I</p> <p>Das disposições gerais</p> <p>Art. 3º Nos aeroportos concedidos a operadores privados, a concessionária poderá obter receitas não tarifárias em razão da exploração das atividades econômicas acessórias, nos termos dos respectivos contratos de concessão, diretamente ou mediante contratação de terceiros.</p>	<p>CAPÍTULO III</p> <p>DOS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO COMERCIAL EM AEROPORTOS CONCEDIDOS</p> <p>Seção I</p> <p>Das disposições gerais</p> <p>Art. 3º Nos aeroportos concedidos a operadores privados, a concessionária poderá obter receitas não tarifárias em razão da exploração das atividades econômicas acessórias, nos termos dos respectivos contratos de concessão, diretamente ou mediante contratação de terceiros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração no título do Capítulo III, com a inclusão da expressão "de exploração comercial", conferindo maior precisão terminológica, sem alteração de conteúdo.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>Seção II</p> <p>Dos contratos comerciais que extrapolam o período da concessão</p> <p>Art. 4º Os contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário e tenham prazo de vigência superior ao período da concessão deverão ser submetidos à autorização do Secretário Nacional de Aviação Civil, nos termos dos respectivos contratos de concessão.</p> <p>§ 1º A autorização de que trata o caput deverá ser requerida previamente à celebração do contrato.</p> <p>§ 2º É facultado à concessionária requerer a autorização de que trata o caput posteriormente à celebração do contrato, desde que previamente à sua eficácia.</p> <p>3º Na hipótese de o requerimento ser realizado nos termos do § 2º, a autorização de que trata o caput deve estar expressamente prevista no contrato como condição de sua eficácia.</p> <p>§ 4º Qualquer negativa à solicitação de autorização, não enseja, em qualquer hipótese, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>	<p>Seção II</p> <p>Dos contratos de exploração comercial que extrapolam o período da concessão</p> <p>Art. 4º Os contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário e tenham prazo de vigência superior ao período da concessão deverão ser submetidos à autorização do Secretário Nacional de Aviação Civil, nos termos dos respectivos contratos de concessão.</p> <p>§ 1º A autorização de que trata o caput deverá ser requerida previamente à celebração do contrato.</p> <p>§ 2º É facultado à concessionária requerer a autorização de que trata o caput posteriormente à celebração do contrato, desde que previamente à sua eficácia.</p> <p>3º Na hipótese de o requerimento ser realizado nos termos do § 2º, a autorização de que trata o caput deve estar expressamente prevista no contrato como condição de sua eficácia.</p> <p>§ 4º Qualquer negativa à solicitação de autorização, não enseja, em qualquer hipótese, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração no título da Seção II do Capítulo III, com a inclusão da expressão "de exploração comercial", conferindo maior precisão terminológica, sem alteração de conteúdo.
Subseção I	Subseção I	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração do caput do art. 5º

Da solicitação prévia PORTARIA N° 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA N° 93/2020	ANALISE DE ALTERAÇÕES para explicitar que a obrigação de encaminhamento da solicitação de autorização
<p>Art. 5º As solicitações de autorização prévia referidas no art. 4º deverão ser dirigidas à Secretaria Nacional de Aviação Civil instruídas com as seguintes informações:</p> <p>I - características do projeto: tipo de empreendimento, serviços oferecidos, dimensões e características das instalações, equipamentos necessários e público-alvo;</p> <p>II - croqui de localização do empreendimento no sítio aeroportuário;</p> <p>III - layout da área e/ou edificação onde o projeto será instalado, incluindo a indicação de todas as dimensões suficientes para a caracterização do imóvel;</p> <p>IV - perfil econômico-financeiro do projeto: projeção de receitas, estimativas de investimentos e custos, fluxo de caixa do projeto, período de projeto e tempo de payback, taxa interna de retorno do negócio, valor presente líquido do empreendimento, contraprestação devida à concessionária pela utilização da área e/ou edificação, e outras informações julgadas relevantes pelo solicitante; e</p> <p>V - custos da rescisão contratual, inclusive multas, indenizações ou outras penalidades.</p> <p>§ 1º Compete à Secretaria Nacional de Aviação Civil,</p>	<p>Art. 5º A concessionária deverá encaminhar à Secretaria Nacional de Aviação Civil as solicitações de autorização prévia referidas no art. 4º, devidamente instruídas com as seguintes informações:</p> <p>I - características do projeto: tipo de empreendimento, serviços oferecidos, dimensões e características das instalações, equipamentos necessários e público-alvo;</p> <p>II - croqui de localização do empreendimento no sítio aeroportuário;</p> <p>III - layout da área e/ou edificação onde o projeto será instalado, incluindo a indicação de todas as dimensões suficientes para a caracterização do imóvel;</p> <p>IV - perfil econômico-financeiro do projeto: fluxo de caixa do projeto contendo projeção de receitas, estimativas de investimentos (<i>capital expenditure - capex</i>) e custos operacionais (<i>operational expenditure - opex</i>), tempo de <i>payback</i>, taxa interna de retorno, valor presente líquido do empreendimento e contraprestação devida à concessionária pela utilização da área e/ou edificação; e</p> <p>V - planejamento de longo prazo para exploração comercial do sítio aeroportuário; e</p>	<p>compete à concessionária. A nova redação enfatiza a atribuição conferida à concessionária, sem alterar o conteúdo substancial da norma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alteração da redação do inciso IV do art. 5º, com a introdução dos conceitos de <i>capex</i> (investimentos) e <i>opex</i> (custos operacionais), bem como a reorganização dos elementos exigidos no fluxo de caixa, com objetivo de aprimorar a clareza e a uniformidade na apresentação das informações econômico-financeiras dos projetos. • Renumeração do inciso V do art. 5º para inciso VI e alteração de sua redação, com redução e generalização do conteúdo, suprimindo a menção específica aos custos de rescisão contratual (multas, indenizações, penalidades). O novo texto confere maior flexibilidade à concessionária na indicação de elementos adicionais relevantes. Além disso, evita-se redundância, visto que a concessionária deverá submeter a minuta de contrato para apreciação da SAC, na qual constará o detalhamento dos custos de rescisão acordados. • Inclusão de novo inciso V no art. 5º, estabelecendo a obrigatoriedade de que a concessionária encaminhe à SAC/MPor as informações referentes ao planejamento estratégico de longo prazo para a exploração comercial do sítio aeroportuário. Segundo indicado a esta unidade técnica nas tratativas internas no âmbito da SAC/MPor, a intenção é garantir que os contratos comerciais que envolvam a cessão onerosa de áreas do sítio aeroportuário sejam compatíveis com a operação

<p>encaminhar cópia da solicitação PORTARIA N° 93, DE 20 DE para manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil - JULHO DE 2020</p>	<p>VI outras informações julgadas relevantes pelo solicitante.</p> <p>PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA N° 93/2020</p>	<p>aeroportuária e com as normas de zoneamento, protegendo a funcionalidade do aeroporto. Ao</p>
<p>Anac quanto à compatibilidade do projeto com o contrato de concessão e com as normas técnicas aplicáveis.</p>	<p>§ 1º Compete à Secretaria Nacional de Aviação Civil, encaminhar cópia da solicitação para manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac quanto à compatibilidade do projeto com o contrato de concessão e com as normas técnicas aplicáveis.</p>	<p>requerer a submissão de planejamento de longo prazo para a exploração comercial da infraestrutura, a SAC/MPor pretende atingir os seguintes objetivos: evitar conflitos relacionados ao uso e ocupação do solo; dispor de informações atualizadas sobre a ocupação futura do sítio aeroportuário; mapear eventuais inconsistências entre o desenvolvimento do aeroporto e o planejamento urbano municipal; e evitar passivos regulatórios e urbanísticos ao final da concessão.</p>
<p>§ 2º A Secretaria Nacional de Aviação Civil deverá encaminhar cópia da solicitação para anuência prévia da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, nos casos em que o Contrato de Concessão assim o exija.</p>	<p>§ 2º A Secretaria Nacional de Aviação Civil deverá encaminhar cópia da solicitação para anuência prévia da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, nos casos em que o contrato de concessão assim o exija.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração da redação do § 3º do art. 5º, ampliada para incluir expressamente a possibilidade de requerimento, por parte da SAC/Mpor, de informações adicionais relativas que se façam necessárias para a análise da solicitação, inclusive em relação à comprovação da inviabilidade econômica do empreendimento no período remanescente da concessão.
<p>§ 3º A Secretaria Nacional de Aviação Civil, a Anac e a Infraero poderão requerer informações adicionais que se façam necessárias para a análise da solicitação.</p>	<p>§ 3º A Secretaria Nacional de Aviação Civil poderá requerer informações adicionais que se façam necessárias para a análise da solicitação, inclusive no que tange à comprovação da inviabilidade econômica do empreendimento no período remanescente da concessão.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inclusão do § 4º do art. 5º, que obriga o uso de formulário padronizado (Anexo I), promovendo uniformidade na apresentação das solicitações e facilitando sua análise técnica.
	<p>§ 4º As solicitações de autorização deverão ser instruídas com o formulário constante do Anexo I desta Portaria, devidamente preenchido, sem prejuízo do atendimento às informações exigidas nos incisos I a V deste artigo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inclusão do § 5º do art. 5º, que atribui expressamente à concessionária a responsabilidade pela veracidade e integridade das informações prestadas, com previsão de responsabilização administrativa, civil e penal, o que reforça a segurança jurídica e a responsabilização objetiva do agente privado.
	<p>§ 5º A concessionária é responsável pela veracidade, integridade e completude das informações prestadas, respondendo administrativa, civil e penalmente por</p>	

PORTARIA N° 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	eventuais omissões, inexatidões ou declarações falsas, nos termos da PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA N° 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
	legislação vigente.	
<p>Subseção II Dos requisitos para aprovação</p> <p>Art. 6º O contrato de exploração comercial que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário e extrapole o período de vigência da concessão deve atender aos seguintes requisitos:</p> <p>I - deverá prever sua subrogação ao futuro operador imediatamente após a extinção do contrato de concessão vigente;</p> <p>II - o empreendimento de que trata o contrato deverá ser economicamente inviável em prazo igual ou inferior ao período remanescente da concessão;</p> <p>III - o custo ponderado de capital considerado no empreendimento deverá ser igual ou inferior àquele utilizado para a gestão econômica da concessão, mediante aplicação do Fluxo de Caixa marginal ou, caso esse custo ainda não tenha sido definido pelo poder concedente, àquele utilizado nos estudos de viabilidade que subsidiaram a modelagem da concessão;</p> <p>IV - a remuneração do contrato deverá ser periódica, em parcelas iguais ou crescentes, durante toda a sua vigência, devendo ser corrigida</p>	<p>Subseção II Dos requisitos para aprovação</p> <p>Art. 6º O empreendimento de que trata o contrato de exploração comercial deverá ser economicamente inviável em prazo igual ou inferior ao período remanescente da concessão.</p> <p>Parágrafo único. O custo ponderado de capital considerado no empreendimento deverá ser igual ou inferior àquele utilizado para a gestão econômica da concessão, mediante aplicação do Fluxo de Caixa marginal ou, caso esse custo ainda não tenha sido definido pelo poder concedente, àquele utilizado nos estudos de viabilidade que subsidiaram a modelagem da concessão.</p> <p>Art. 7º O contrato de exploração comercial que extrapole o período de vigência da concessão deve atender aos seguintes requisitos:</p> <p>I - deverá prever sua subrogação ao futuro operador imediatamente após a extinção do contrato de concessão vigente;</p> <p>II - a remuneração do contrato deverá ser periódica, em parcelas iguais ou crescentes, durante toda a sua vigência, devendo ser corrigida</p>	<ul style="list-style-type: none"> Inciso II do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 passa a constituir o caput do art. 6º da minuta de portaria, sem qualquer alteração em sua redação original. Inciso III do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 passa a constituir o parágrafo único do art. 6º da minuta de portaria, sem qualquer alteração em sua redação original. Renumeração do caput do art. 6º como caput do art. 7º e exclusão da expressão "que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário" por se entender desnecessária, na medida em que os contratos tratam necessariamente de áreas em aeroportos. Renumeração dos incisos IV, VI, VII e VIII do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 como, respectivamente, incisos II, V, VI e VII do art. 7º da minuta de portaria. Desdobramento do inciso V do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 nos incisos III e IV do art. 7º da minuta, separando de forma mais precisa as regras aplicáveis às penalidades contratuais e à indenização por investimentos, com ajustes redacionais que aprimoram a técnica normativa sem alterar o conteúdo essencial. Reformulação do inciso IX do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 como inciso VIII do art. 7º da minuta, com substituição dos marcos temporais fixos - anteriormente limitados a 30 (trinta) anos ou à metade do prazo do contrato comercial, conforme o tempo remanescente da concessão ser

monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das	monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das	superior ou inferior a 10 (dez) anos. A substituição se deu por critérios baseados em frações do
PORTARIA N° 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA N° 93/2020	
parcelas que extrapolam o prazo de concessão;	parcelas que extrapolam o prazo de concessão;	prazo original do contrato de concessão; a nova redação estabelece limites de até 40 (quarenta) anos quando o tempo remanescente for superior a três quartos do prazo original; 35 (trinta e cinco) anos quando superior a dois quartos; 30 (trinta) anos quando superior a um quarto; e até a metade do contrato comercial quando o remanescente for igual ou inferior a um terço do prazo original, permitindo ajustar o prazo excedente do contrato comercial à etapa em que se encontra a concessão.
V - para o caso de rescisão contratual, as multas e penalidades incidentes deverão ser decrescentes ao longo do período contratual e a indenização devida deverá ser correspondente ao valor dos investimentos não amortizados;	III - na hipótese de rescisão contratual, as multas e demais penalidades aplicáveis deverão ser decrescentes ao longo do período contratual;	
VI - não poderá estabelecer obrigações ou responsabilidades ao concessionário sub-rogante para o período entre o fim da concessão vigente e o fim do contrato comercial, além daquelas já previstas para a concessionária no período entre a assinatura do contrato comercial e o fim da concessão vigente;	IV - na hipótese de rescisão contratual, a indenização devida pelo operador aeroportuário deverá ser correspondente ao valor dos investimentos efetivamente realizados e ainda não amortizados;	• Ajuste do § 1º do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020, reproduzido no § 1º do art. 7º da minuta, com a inclusão de justificativa expressa para a exigência de remuneração periódica constante - "de modo a evitar a antecipação de receitas correspondentes ao período que extrapola a concessão" -, conferindo maior fundamentação técnica à vedação já prevista, sem alteração do comando normativo.
VII - não poderá ser atribuído qualquer tipo de exclusividade à contratada no período posterior ao fim da concessão aeroportuária vigente, salvo disposição em contrário no contrato de concessão;	V - não poderá estabelecer obrigações ou responsabilidades à concessionária sub-rogante para o período entre o fim da concessão vigente e o fim do contrato de exploração comercial, além daquelas já previstas para a concessionária no período entre a assinatura do contrato comercial e o fim da concessão vigente;	
VIII - não poderá incluir partes relacionadas à concessionária, definidas como qualquer pessoa controladora, coligada ou controlada, bem como as pessoas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor;	VI - não poderá ser atribuído qualquer tipo de exclusividade à contratada no período posterior ao fim da concessão aeroportuária vigente, salvo disposição em contrário no contrato de concessão;	• Ajuste no § 3º do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 (renumerado como § 3º do art. 7º da minuta de portaria), de modo a fazer referência ao inciso IV do mesmo artigo, que estabelece que "a indenização devida pelo operador aeroportuário deverá ser correspondente ao valor dos investimentos efetivamente realizados e ainda não amortizados".
IX - o período entre o fim da vigência prevista para a concessão e o fim do contrato comercial deverá ser:	VII - não poderá incluir partes relacionadas à concessionária, definidas como qualquer pessoa controladora, coligada ou controlada, bem como as pessoas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor.	
a) igual ou inferior a 30 (trinta) anos, caso o tempo	VIII - O período entre o fim	

<p>remanescente para o fim da PORTARIA N° 93, DE 20 DE atual concessão seja superior a 10 (dez) anos;</p>	<p>da vigência prevista para a PROPOSTA DE REVISÃO concessão e o fim do contrato DA PORTARIA N° 93/2020 de exploração comercial</p>	<p>ANÁLISE DE ALTERAÇÕES</p>
<p>b) igual ou inferior à metade do prazo total de vigência do contrato comercial, caso o tempo remanescente para o fim da atual concessão seja igual ou inferior a 10 (dez) anos.</p> <p>§ 1º Caso o contrato preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, a remuneração deverá ter valor percentual igual ou crescente e a periodicidade deverá ser constante ao longo de todo o contrato.</p> <p>§ 2º Não será autorizado o contrato de exploração comercial cujo período de vigência pretendido se demonstre inconveniente ou inoportuno, considerando as políticas públicas estabelecidas e as diretrizes para o planejamento aeroportuário em vigor.</p> <p>§ 3º Os investimentos de que trata o inciso V deverão seguir a regra de depreciação linear ao longo do período contratual.</p>	<p>deverá observar os seguintes critérios:</p> <p>a) prazo igual ou inferior a 40 (trinta) anos, quando o período remanescente da concessão for superior a três quartos do prazo original do contrato de concessão;</p> <p>b) prazo igual ou inferior a 35 (trinta e cinco) anos, quando o período remanescente da concessão for superior a dois quartos do prazo original do contrato de concessão, observado o disposto no inciso I;</p> <p>c) prazo igual ou inferior a 30 (trinta) anos, quando o período remanescente da concessão for superior a um quarto do prazo original do contrato de concessão, observado o disposto nos incisos I e II; e</p> <p>d) prazo igual ou inferior à metade do período de vigência do contrato comercial, quando o tempo remanescente da concessão for igual ou inferior a um terço do prazo original do contrato de concessão.</p> <p>§ 1º Caso o contrato de exploração comercial preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, a remuneração deverá ter valor percentual igual ou crescente e a periodicidade deverá ser constante ao longo de todo o contrato, de modo a evitar a antecipação de receitas correspondentes ao período que extrapola a concessão.</p>	

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	§ 2º Não será autorizado o contrato de exploração DA PORTARIA Nº 93/2020 comercial cujo período de	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
	<p>vigência pretendido se demonstre inconveniente ou inoportuno, considerando as políticas públicas estabelecidas e as diretrizes para o planejamento aeroportuário em vigor.</p> <p>§ 3º Os investimentos de que trata o inciso IV deverão seguir a regra de depreciação linear ao longo do período contratual.</p>	

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>Art. 7º Para os contratos comerciais cujo objeto seja diretamente relacionado a atividades aeronáuticas operacionais que somente possam ser desenvolvidas no sítio aeroportuário, o Secretário Nacional de Aviação Civil poderá autorizar, extraordinariamente, sua celebração com período diverso daqueles previstos no inciso IX do art. 6º desta Portaria.</p> <p>§ 1º A autorização extraordinária a que se refere o caput só poderá ocorrer caso o tempo remanescente para o fim da concessão atual seja superior a 10 (dez) anos.</p> <p>§ 2º Para efeito desta Portaria, consideram-se atividades operacionais aquelas essenciais à prestação e à manutenção dos serviços de transporte aéreo, bem como aquelas definidas pelos respectivos contratos de concessão e pelas normas da Anac.</p>	<p>Art. 8º Para os contratos de exploração comercial cujo objeto seja diretamente relacionado a atividades aeronáuticas operacionais que somente possam ser desenvolvidas no sítio aeroportuário, o Secretário Nacional de Aviação Civil poderá autorizar, extraordinariamente, sua celebração com período diverso daqueles previstos no inciso VIII do art. 7º desta Portaria.</p> <p>Parágrafo único. Para efeito desta Portaria, consideram-se atividades operacionais aquelas essenciais à prestação e à manutenção dos serviços de transporte aéreo, bem como aquelas definidas pelos respectivos contratos de concessão e pelas normas da Anac.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renumeração do caput do art. 7º da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 8º da minuta de portaria e alteração da remissão ao inciso IX do art. 6º original como inciso IX do art. 7º da minuta de portaria. • Exclusão do § 1º do art. 7º da Portaria MINFRA nº 93/2020, que condicionava a autorização extraordinária de que trata o caput do artigo à existência de mais de 10 (dez) anos remanescentes no contrato de concessão. Tal exclusão decorre da reformulação promovida no inciso VIII do art. 7º da minuta, que passou a adotar critérios graduais e proporcionais ao prazo original da concessão para definir os limites do período excedente dos contratos comerciais. Com a nova sistemática, a análise da viabilidade de contratos com prazos que extrapolam a concessão deixa de se basear em um marco temporal fixo (como os 10 anos previstos no § 1º revogado) e passa a considerar a fração remanescente do contrato de concessão - o que pode permitir tratamento mais ajustado à maturidade contratual e à complexidade dos investimentos. Assim, o conteúdo do § 1º tornou-se desnecessário, pois a limitação temporal que justificava sua existência foi substituída por critérios mais flexíveis, objetivos e tecnicamente calibrados no corpo da minuta.
<p>Subseção III Dos procedimentos posteriores à autorização</p> <p>Art. 8º Nos requerimentos formulados na hipótese do art.</p>	<p>Subseção III Dos procedimentos posteriores à autorização</p> <p>Art. 9º Nos requerimentos formulados na hipótese do art.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renumeração do art. 8º da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 9º da minuta de portaria, sem alteração na redação.

4º § 1º a concessão PORTARIA N° 93, DE 20 DE deverá protocolar junto à Secretaria Nacional de Aviação	4º § 1º a concessão PROPOSTA DE REVISÃO deverá protocolar junto à Secretaria Nacional de Aviação	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
Civil, o contrato comercial nos termos em que autorizado, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação da Portaria de autorização, sob pena de cassação desta.	Aviação Civil, o contrato de exploração comercial nos termos em que autorizado, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação da Portaria de autorização, sob pena de cassação desta.	
Art. 9º Qualquer alteração ou aditamento de contrato de exploração comercial cuja duração seja superior ao período de vigência da concessão dependerá de prévia autorização do Secretário Nacional de Aviação Civil, sob pena de cassação da autorização.	Art. 10. Qualquer alteração ou aditamento de contrato de exploração comercial cuja duração seja superior ao período de vigência da concessão dependerá de prévia autorização do Secretário Nacional de Aviação Civil, sob pena de cassação da autorização.	<ul style="list-style-type: none"> • Renumeração do art. 9º da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 10 da minuta de portaria, sem alteração na redação.
<p>Seção III</p> <p>Da manutenção dos contratos comerciais em caso de extinção antecipada da concessão</p> <p>Art. 10. Nos termos previstos nos respectivos contratos de concessão, os concessionários poderão solicitar à Secretaria Nacional de Aviação Civil a autorização para manutenção dos contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário, em caso de extinção antecipada da concessão.</p> <p>§ 1º A autorização de que trata o caput deverá ser requerida</p>	<p>Seção III</p> <p>Da manutenção dos contratos de exploração comercial em caso de extinção antecipada da concessão</p> <p>Art. 11. Nos termos previstos nos respectivos contratos de concessão, os concessionários poderão solicitar à Secretaria Nacional de Aviação Civil a autorização para manutenção dos contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário, em caso de extinção antecipada da concessão.</p> <p>§ 1º A autorização de que trata</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração no título da Seção III do Capítulo III, com a inclusão da expressão "de exploração comercial", conferindo maior precisão terminológica, sem alteração de conteúdo. • Renumeração do art. 10 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 11 da minuta de portaria, em alteração na redação. • Renumeração do art. 11 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 12 da minuta de portaria, e alteração no texto do caput de modo a fazer remissão correta ao art. 11 da minuta de portaria.

previamente à celebração do PORTARIA N° 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	o caput deverá ser requerida PROPOSTA DE REVISÃO previamente à celebração do DA PORTARIA N° 93/2020 contrato.	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>§ 2º É facultado à concessionária requerer a autorização de que trata o caput posteriormente à celebração do contrato, desde que previamente à sua eficácia.</p> <p>§ 3º Na hipótese de o requerimento ser realizado na forma do § 2º, a autorização de que trata o caput deve estar expressamente prevista no contrato como condição de sua eficácia.</p> <p>§ 4º Qualquer negativa à solicitação de autorização não enseja, em qualquer hipótese, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>Art. 11. Não serão admitidas solicitações a que se refere o art. 10 nos seguintes casos:</p> <p>I - existência de mora no recolhimento de qualquer parcela da Contribuição ao Sistema por parte do concessionário do aeroporto;</p> <p>II - existência de processo de caducidade instaurado contra o concessionário do aeroporto; e</p> <p>III - caso o Concessionário do aeroporto esteja em recuperação judicial ou tenha solicitado ingresso em processo de relíctação nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.</p>	<p>§ 2º É facultado à concessionária requerer a autorização de que trata o caput posteriormente à celebração do contrato, desde que previamente à sua eficácia.</p> <p>§ 3º Na hipótese de o requerimento ser realizado na forma do § 2º, a autorização de que trata o caput deve estar expressamente prevista no contrato como condição de sua eficácia.</p> <p>§ 4º Qualquer negativa à solicitação de autorização não enseja, em qualquer hipótese, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>Art. 12. Não serão admitidas solicitações a que se refere o art. 11 nos seguintes casos:</p> <p>I - existência de mora no recolhimento de qualquer parcela da Contribuição ao Sistema por parte do concessionário do aeroporto;</p> <p>II - existência de processo de caducidade instaurado contra o concessionário do aeroporto; e</p> <p>III - caso o concessionário do aeroporto esteja em recuperação judicial ou tenha solicitado ingresso em processo de relíctação nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.</p>	

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>Subseção I Da solicitação de manutenção dos contratos comerciais</p> <p>Art. 12. As solicitações de manutenção dos contratos comerciais referidas no art. 10 deverão ser dirigidas à Secretaria Nacional de Aviação Civil, instruídas com as informações descritas no art. 5º, incisos I, II, III, IV e V.</p>	<p>Subseção I Da solicitação de manutenção dos contratos de exploração comercial</p> <p>Art. 13. As solicitações de manutenção dos contratos de exploração comercial referidas no art. 11 deverão ser dirigidas à Secretaria Nacional de Aviação Civil, instruídas com as informações descritas no art. 5º.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Alteração no título da Subseção I da Seção III do Capítulo III, com a inclusão da expressão "de exploração comercial", conferindo maior precisão terminológica, sem alteração de conteúdo. Renumeração do art. 12 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 13 da minuta de portaria, e alteração no texto do caput de modo a fazer remissão correta ao art. 11 da minuta de portaria.
<p>Subseção II Dos requisitos para aprovação</p> <p>Art. 13. O contrato de exploração comercial que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário e para o qual seja solicitada a manutenção em caso de extinção antecipada da concessão deve atender aos seguintes requisitos:</p> <p>I - a remuneração do contrato deverá ser periódica, em parcelas iguais ou crescentes, durante toda a sua vigência, devendo ser corrigida monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação de parcelas;</p> <p>II - os custos de rescisão contratual, incluindo multas, indenizações ou outras penalidades, deverão ser decrescentes ao longo do período contratual;</p> <p>III - não poderá estabelecer</p>	<p>Subseção II Dos requisitos para aprovação</p> <p>Art. 14. O contrato de exploração comercial que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário e para o qual seja solicitada a manutenção em caso de extinção antecipada da concessão deve atender aos seguintes requisitos:</p> <p>I – a remuneração do contrato de exploração comercial deverá ser periódica, em parcelas iguais ou crescentes, durante toda a sua vigência, devendo ser corrigida monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação de parcelas;</p> <p>II - na hipótese de rescisão contratual, as multas e demais penalidades aplicáveis deverão ser decrescentes ao longo do período contratual;</p> <p>III - na hipótese de rescisão contratual, a indenização</p>	<ul style="list-style-type: none"> Renumeração do art. 13 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 14 da minuta de portaria. Alteração da redação do inciso II do art. 13 da Portaria MINFRA nº 93/2020 (que constitui os incisos II e III do art. 14 da minuta de portaria), com inclusão de cláusula que limita a indenização ao valor dos investimentos efetivamente realizados e não amortizados. Reajuste dos valores de investimento previstos no inciso V do art. 13 da Portaria MINFRA nº 93/2020 (que constitui o inciso VI do art. 14 da minuta de portaria) pelo IPCA acumulado de julho de 2020 a fevereiro de 2025, com aproximação para a centena de milhar (na alínea "a") ou milhão (nas alíneas "b" a "d") mais próximos.

obrigações ou responsabilidades ao eventual concessionário sub-rogante, PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	devida pelo operador aeroportuário deverá ser correspondente ao valor dos PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
além daquelas já previstas para a concessionária sub-rogada;	investimentos efetivamente realizados e ainda não amortizados;	
IV - não poderá incluir partes relacionadas à concessionária, definidas como qualquer pessoa controladora, coligada ou controlada, bem como as pessoas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor; e	IV – o contrato de exploração comercial não poderá estabelecer obrigações ou responsabilidades à eventual concessionária sub-rogante, além daquelas já previstas para a concessionária sub-rogada;	
V - o investimento previsto no complexo aeroportuário deverá corresponder, no mínimo, aos seguintes valores para cada uma das classes de aeroportos:	V – o contrato de exploração comercial não poderá incluir partes relacionadas à concessionária, definidas como qualquer pessoa controladora, coligada ou controlada, bem como as pessoas assim consideradas pelas normas contábeis em vigor; e	
a) classe I (menos de 200 mil passageiros por ano): R\$ 300.000,00;		
b) classe II (entre 200 mil e 999.999 passageiros por ano): R\$ 700.000,00;		
c) classe III (entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros por ano): R\$ 3.000.000,00;	VI – o investimento previsto no complexo aeroportuário deverá corresponder, no mínimo, aos seguintes valores para cada uma das classes de aeroportos:	
d) classe IV (acima de 5 milhões de passageiros por ano): R\$ 7.500.000,00.	a) classe I (menos de 200 mil passageiros por ano): R\$ 400.000,00;	
§ 1º Caso o contrato comercial envolva investimentos em mais de um aeroporto do mesmo bloco de aeroportos concedidos, o valor total do investimento previsto deverá corresponder, no mínimo, àquele estabelecido no Inciso V para a classe do aeroporto com mais passageiros processados.	b) classe II (entre 200 mil e 999.999 passageiros por ano): R\$ 1.000.000,00;	
§ 2º Caso o contrato comercial preveja remuneração variável	c) classe III (entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros por ano): R\$ 4.000.000,00;	
	d) classe IV (acima de 5 milhões de passageiros por ano): R\$ 10.000.000,00.	

proporcional ao faturamento do negócio, a remuneração deverá ter valor percentual igual ou crescente e a periodicidade deverá ser constante ao longo de todo o contrato.	§ 1º Caso o contrato de exploração comercial envolva investimentos em mais de um aeroporto do mesmo bloco de aeroportos concedidos, o valor total do investimento previsto deverá corresponder, no mínimo, àquele estabelecido no inciso VI deste artigo para a classe do aeroporto com mais passageiros processados. § 2º Caso o contrato de exploração comercial preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, a remuneração deverá ter valor percentual igual ou crescente e a periodicidade deverá ser constante ao longo de todo o contrato, de modo a evitar a antecipação de parcelas.	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
<p>Subseção III Dos procedimentos posteriores à autorização</p> <p>Art. 14. Nos requerimentos formulados na hipótese do art. 10, § 1º, a concessionária deverá protocolar, junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil, o contrato comercial nos termos em que autorizado, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação da Portaria de autorização, sob pena de cassação desta.</p>	<p>Subseção III Dos procedimentos posteriores à autorização</p> <p>Art. 15. Nos requerimentos formulados na hipótese do art. 11, § 1º, a concessionária deverá protocolar, junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil, o contrato comercial nos termos em que autorizado, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação da Portaria de autorização, sob pena de cassação desta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renumeração do art. 14 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 15 da minuta de portaria e alteração no texto do caput de modo a fazer remissão correta ao § 1º do art. 11 da minuta de portaria.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
Art. 15. Qualquer alteração ou aditamento do contrato de exploração comercial deverá observar os requisitos estabelecidos no art. 13 desta Portaria, sendo obrigatória a comunicação prévia à Secretaria Nacional de Aviação Civil, sob pena de cassação da autorização.	Art. 16. Qualquer alteração ou aditamento do contrato de exploração comercial deverá observar os requisitos estabelecidos no art. 14 desta Portaria, sendo obrigatória a comunicação prévia à Secretaria Nacional de Aviação Civil, sob pena de cassação da autorização.	<ul style="list-style-type: none"> Renumeração do art. 15 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 16 da minuta de portaria e alteração no texto do caput de modo a fazer remissão correta ao art. 14 da minuta de portaria.
CAPÍTULO IV CONSIDERAÇÕES FINAIS Art. 16. Todos os contratos celebrados no âmbito desta Portaria, incluindo-se aqueles que extrapolam o prazo da concessão, serão sub-rogados pelo poder concedente ou pelo novo operador do aeroporto.	CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS Art. 17. Todos os contratos celebrados no âmbito desta Portaria, incluindo-se aqueles que extrapolam o prazo da concessão, serão sub-rogados pelo Poder Concedente ou pelo novo operador do aeroporto. Art. 18. Nos termos previstos nos contratos de concessão, as concessionárias deverão disponibilizar à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, mediante solicitação, as demonstrações contábeis dos empreendimentos erigidos a partir dos contratos celebrados no âmbito desta Portaria.	<ul style="list-style-type: none"> Alteração do título do Capítulo IV para "Disposições Finais", em contraposição ao vigente na Portaria MINFRA nº 93/2020 ("Considerações Finais") Renumeração do art. 16 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 17 da minuta de portaria, sem alteração da redação do caput. Inclusão do art. 18 no Capítulo IV ("Disposições Finais") para reforçar, com fundamento nas disposições contratuais, a obrigatoriedade de as concessionárias disponibilizarem à ANAC, mediante solicitação, as demonstrações contábeis dos empreendimentos realizados com base nos contratos comerciais regulados pela Portaria, conferindo maior transparência e suporte à atuação fiscalizatória da agência reguladora.
Art. 17. O descumprimento ao disposto nesta Portaria poderá ensejar ao operador as penalidades previstas nos normativos cabíveis ou, quando for o caso, no instrumento de outorga.	Art. 19. O descumprimento ao disposto nesta Portaria poderá ensejar ao operador as penalidades previstas nos normativos cabíveis ou, quando for o caso, no instrumento de outorga.	<ul style="list-style-type: none"> Renumeração do art. 17 da Portaria MINFRA nº 93/2020 como art. 19 da minuta de portaria, sem alteração da redação do caput.

PORTARIA Nº 93, DE 20 DE JULHO DE 2020	PROPOSTA DE REVISÃO DA PORTARIA Nº 93/2020	ANÁLISE DE ALTERAÇÕES
Art. 18. Fica revogada a Portaria nº 577, de 8 de novembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura.	Art. 20. Fica revogada a Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura.	<ul style="list-style-type: none"> Artigo que revoga a portaria vigente.
Art. 19. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.	Art. 21. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.	<ul style="list-style-type: none"> Artigo que estabelece a <i>vacatio legis</i> da norma.

60. Na sequência, analisa-se de forma mais detalhada as principais alterações introduzidas na minuta de portaria em comparação com o texto atualmente vigente da Portaria nº 93/2020.

61. Como se verifica no Quadro Comparativo apresentado, a epígrafe da minuta foi ajustada para refletir a atual estrutura organizacional do Poder Executivo, em conformidade com a reorganização administrativa promovida pela [Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023](#). A autoridade signatária - anteriormente, o Ministro de Estado da Infraestrutura - foi substituída pelo Ministro de Estado de Portos e Aeroportos.

62. De modo similar, foram atualizados os fundamentos legais e regulamentares que conferem competência ao MPor para a edição da norma, bem como o número do processo administrativo correspondente à instrução da presente proposta. Trata-se de adequação estritamente formal, compatível com as diretrizes da [Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998](#), que não implica modificação de conteúdo material da regulamentação proposta.

63. O art. 1º da minuta permaneceu inalterado, delimitando o escopo de abrangência da norma.

64. Na sequência, o título do Capítulo II foi ajustado com a inclusão da expressão "de exploração comercial". A alteração redacional teve o objetivo de conferir maior precisão ao objeto da disciplina normativa, não havendo qualquer alteração de mérito.

65. No art. 2º, foi incluído um parágrafo único com o objetivo de explicitar o alcance do dispositivo. A limitação de prazo prevista no art. 2º não se aplica a aeroportos que já tenham sido concedidos à iniciativa privada. Espera-se que a inclusão do parágrafo único sirva para reforça a segurança jurídica ao afastar interpretações indevidas quanto à extensão da regra a contextos contratuais já consolidados.

66. Os arts. 3º e 4º não foram alterados, tendo havido apenas ajustes redacionais pontuais nos títulos do Capítulo III e da Seção II, sem alteração de mérito.

67. O caput do art. 5º foi reformulado para explicitar que a obrigação de instrução e submissão das solicitações de autorização prévia compete exclusivamente à concessionária. A redação anterior permitia uma interpretação imprecisa quanto à titularidade da iniciativa, o que poderia comprometer a clareza procedural e gerar sobrecarga administrativa indevida à unidade técnica responsável por analisar os pleitos.

68. Ao consolidar a responsabilidade da concessionária como sujeito ativo do requerimento, a nova redação fortalece a lógica contratual própria das concessões, segundo a qual o concessionário deve agir proativamente na articulação de projetos de exploração comercial, arcando com os deveres de instrução técnica e demonstração de viabilidade dos empreendimentos propostos.

69. O inciso IV do art. 5º passou por uma reformulação textual que visa dar maior clareza sobre os elementos que devem compor o fluxo de caixa do projeto a ser submetido à avaliação da SAC.

70. Foi incluído novo inciso V no art. 5º estabelecendo a obrigatoriedade de que a concessionária encaminhe à SAC/MPor as informações referentes ao planejamento estratégico de longo prazo para a exploração comercial do sítio aeroportuário. Segundo indicado a esta unidade técnica nas

tratativas internas no âmbito da SAC/MPor, a intenção é garantir que os contratos comerciais que envolvam a cessão onerosa de áreas do sítio aeroportuário sejam compatíveis com a operação aeroportuária e com as normas de zoneamento, protegendo a funcionalidade do aeroporto. Ao requerer a submissão de planejamento de longo prazo para a exploração comercial da infraestrutura, a SAC/MPor pretende atingir os seguintes objetivos: evitar conflitos relacionados ao uso e ocupação do solo; dispor de informações atualizadas sobre a ocupação futura do sítio aeroportuário; mapear eventuais inconsistências entre o desenvolvimento do aeroporto e o planejamento urbano municipal; e evitar passivos regulatórios e urbanísticos ao final da concessão.

71. Deve-se observar, contudo, que a proposta de inclusão do dispositivo enseja uma série de considerações relevantes, tanto sob a ótica do planejamento setorial quanto no que tange aos riscos jurídicos, institucionais e concorrenciais associados. Do ponto de vista da formulação de políticas públicas, tal exigência se alinha à necessidade de conferir ao Poder Concedente uma visão prospectiva e abrangente da dinâmica de desenvolvimento dos aeroportos, permitindo assegurar que a destinação e a ocupação dos espaços aeroportuários se deem de forma racional, eficiente e compatível com a sua vocação operacional. Ademais, a disponibilização dessas informações à Administração Pública se apresenta como instrumento relevante para mitigar riscos de ocupações incompatíveis, prevenir conflitos de uso e fomentar o desenvolvimento econômico regional de maneira estruturada, além de subsidiar a elaboração de diretrizes estratégicas, a atualização de políticas setoriais e o aperfeiçoamento dos instrumentos de governança pública.

72. Não obstante os méritos sob a perspectiva do planejamento e da governança, a adoção de tal medida não está isenta de desafios substanciais. O ordenamento jurídico atualmente vigente, especialmente no âmbito da regulação setorial definida pela ANAC, não estabelece, de forma expressa, a obrigatoriedade de elaboração ou submissão de plano de exploração comercial por parte das concessionárias, tampouco prevê a interlocução formal com a SAC para este fim. Tal lacuna normativa enseja potenciais questionamentos quanto à aderência dessa exigência às competências legalmente atribuídas aos respectivos entes, particularmente diante da necessária delimitação entre as funções de planejamento estratégico e formulação de políticas públicas, próprias do Ministério, e as competências regulatórias típicas e vinculantes da ANAC, conferidas pela Lei nº 11.182/2005. Nesse contexto, não se pode afastar o risco de que a imposição de deveres dessa natureza seja interpretada como extrapolação da competência administrativa da SAC, com possibilidade de alegação de usurpação da função regulatória da Agência, o que poderia, inclusive, comprometer a validade do ato normativo e ensejar controvérsias de ordem institucional.

73. Outro ponto de atenção diz respeito à própria qualidade do processo administrativo que culmina com a aprovação dos contratos comerciais. Atualmente, cabe à ANAC se manifestar sobre a compatibilidade do empreendimento que se pretende erigir no sítio com o planejamento de longo prazo para o desenvolvimento do aeroporto. Para tanto, a Agência se debruça sobre os documentos de planejamento previstos nos contratos de concessão, quais sejam, Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) e Plano Diretor. No entendimento desta unidade técnica, o processo de aprovação deve ser construído de modo a evitar possível redundância nas condicionantes impostas ao operador privado que pleiteia a aprovação dos contratos de exploração comercial.

74. O inciso V do art. 5º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi renumerado como inciso VI e simplificado com a retirada da referência expressa a custos de rescisão contratual, como multas, indenizações e penalidades, passando a admitir um rol aberto de informações adicionais relevantes. Para além de conferir maior discricionariedade técnica à concessionária para eleger os elementos que julga pertinentes à caracterização do projeto, entende-se que o novo texto evita redundância normativa. Para que haja o cumprimento dos dispositivos inscritos no art. 6º, faz-se necessária a submissão da íntegra do contrato a ser celebrado. Resta evidente, portanto, que a instrução processual deve, necessariamente, incluir informações detalhadas a respeito dos "custos da rescisão contratual, inclusive multas, indenizações ou outras penalidades".

75. O § 3º do art. 5º teve sua redação ampliada com a finalidade de incluir, de forma expressa, a possibilidade do Poder Público exigir informações complementares voltadas à demonstração da inviabilidade econômica do projeto dentro do período remanescente da concessão. Essa previsão é particularmente relevante nos casos em que seja constatada a submissão de informações imprecisas ou incompletas.

76. O § 4º do art. 5º introduz a obrigatoriedade de utilização de formulário padronizado (Anexo I), medida que visa uniformizar a apresentação das solicitações e reduzir a heterogeneidade na qualidade e na forma das informações prestadas. Trata-se de instrumento que facilita a análise substantiva dos pedidos, promove celeridade na tramitação dos processos e reduz a margem para erros materiais, inconsistências ou omissões. Essa padronização também reforça a isonomia entre as concessionárias, ao garantir que todas sejam submetidas aos mesmos critérios de forma e conteúdo documental.

77. O § 5º do art. 5º estabelece expressamente a responsabilidade da concessionária pela veracidade, completude e integridade das informações prestadas, prevendo sua responsabilização administrativa, civil e penal por eventuais omissões ou declarações falsas. Essa previsão reforça o princípio da boa-fé objetiva nas relações contratuais e administrativas e assegura a confiabilidade dos dados que subsidiam decisões públicas de natureza regulatória.

78. O inciso II do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi mantido integralmente e passou a compor o caput do art. 6º da minuta de portaria, sem qualquer modificação redacional. A preservação do texto reforça a centralidade do critério da inviabilidade econômica do empreendimento no período remanescente da concessão como condição para autorizar a celebração de contratos com prazo superior ao da concessão, mantendo a coerência da política regulatória com a racionalidade econômico-financeira que fundamenta o mecanismo de sub-rogação contratual.

79. O inciso III do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi transposto, sem alterações, para o parágrafo único do art. 6º da minuta, mantendo o critério técnico de compatibilidade entre o custo ponderado de capital do projeto e os parâmetros já reconhecidos pelo poder concedente no âmbito da gestão da concessão ou dos estudos de viabilidade. A transposição para o parágrafo único reforça a vinculação do dispositivo à condição de inviabilidade econômica do empreendimento e permite melhor organização lógica da norma.

80. A estrutura da norma proposta diferencia os requisitos que devem ser cumpridos pelo empreendimento econômico que se pretende erigir daqueles que dizem respeito ao conteúdo do contrato comercial a ser celebrado. Explica-se: a rigor, a inviabilidade econômica do projeto no período remanescente da concessão é um critério a ser observado pelo empreendimento comercial - e não pelo contrato comercial. Não por acaso a comprovação da inviabilidade econômica se dá por meio da apresentação de um modelo econômico-financeiro, não sendo possível sua verificação apenas com base nos dispositivos que integram o contrato comercial.

81. O atual normativo (Portaria MINFRA nº 93/2020) elenca os requisitos do empreendimento comercial (inviabilidade econômica) e os requisitos contratuais (i.e. vedação à antecipação de receitas, vedação a partes relacionadas etc) em um único dispositivo (art. 6º). A minuta ora proposta separa os requisitos em dois dispositivos distintos. No art. 6º, consta a disciplina do requisito a ser observado pelo projeto econômico - qual seja, a inviabilidade econômica no período remanescente da concessão aferida com um custo ponderado de capital igual ou inferior à taxa de desconto do fluxo de caixa marginal do contrato.

82. O art. 7º, por seu turno, lista os requisitos materiais que devem ser cumpridos pelo contrato comercial. Na nova redação, foi suprimida a expressão "que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário". A retirada dessa expressão foi promovida por razões de economia redacional e precisão técnica, uma vez que os contratos de exploração comercial, por definição, pressupõem necessariamente a utilização de áreas no sítio aeroportuário, o que torna a expressão redundante.

83. Os incisos IV, VI, VII e VIII do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foram renumerados como, respectivamente, incisos II, V, VI e VII do art. 7º da minuta, sem alteração de conteúdo. Essa reorganização visa readequar a ordem dos dispositivos em função das demais modificações estruturais promovidas na seção.

84. O inciso V do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi desdobrado nos incisos III e IV do art. 7º da minuta, separando de forma mais precisa as disposições relativas às penalidades contratuais (multas e sanções aplicáveis em caso de rescisão) daquelas relativas à indenização por investimentos não amortizados. A separação refina a técnica legislativa ao tratar de forma autônoma dois efeitos jurídicos distintos que, embora decorrentes de eventual rescisão contratual, possuem fundamentos, pressupostos e consequências distintas - sanção contratual e compensação patrimonial.

85. A reformulação do inciso IX do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020, convertida no

inciso VIII do art. 7º da minuta, promove uma mudança substancial na forma de delimitação do prazo excedente dos contratos comerciais em relação à vigência do contrato de concessão. A redação anterior estabelecia marcos temporais fixos e binários - 30 anos ou até metade do prazo do contrato comercial - , com base em um único critério: se o tempo remanescente da concessão era superior ou inferior a 10 anos. Essa abordagem, embora objetiva, revelava-se excessivamente rígida e pouco sensível às variações estruturais entre diferentes concessões aeroportuárias, especialmente considerando sua diversidade em termos de porte, maturidade e horizonte contratual.

86. A nova sistemática abandona esse modelo dicotômico e sugere a adoção de critérios proporcionais e escalonados, vinculados diretamente à fração remanescente do prazo originalmente pactuado no contrato de concessão. Ao estabelecer limites progressivos - até 40 anos quando o tempo remanescente for superior a três quartos do prazo original; 35 anos quando superior a dois quartos; 30 anos quando superior a um quarto e; por fim, até a metade do contrato comercial quando o tempo remanescente for igual ou inferior a um terço -, a norma passa a refletir de forma mais precisa o grau de maturidade do contrato de concessão.

87. Convém ressaltar que a lógica regulatória que sustenta os requisitos temporais codificados no art. 7º, inciso VIII, é idêntica àquela adotada na Portaria MINFRA nº 93/2020 e nos normativos ministeriais que a antecederam. Recorda-se, nesse contexto, que a relação entre o Poder Concedente (ou a União) e as concessionárias aeroportuárias pode ser caracterizada como uma relação do tipo principal-agente. Trata-se de uma relação de delegação regida por um contrato, marcada pela existência de custos de monitoramento e considerável assimetria de informações entre as partes. Como os interesses das partes (agente e principal) não são necessariamente coincidentes, o arcabouço regulatório que disciplina a relação – no qual se inclui o próprio contrato de concessão – deve promover um alinhamento de incentivos para estimular comportamentos convergentes e mutuamente benéficos.

88. No caso dos contratos comerciais que extrapolam o período remanescente da concessão, o objetivo regulatório perseguido pela União é proteger o ativo aeroportuário, assegurando que o futuro operador, a quem caberá a atribuição de ofertar o serviço público concedido e explorar economicamente o ativo, não seja prejudicado pelo contrato que está em vias de ser celebrado. Diante dessa premissa, duas alternativas regulatórias são possíveis para mitigar os possíveis efeitos negativos causados pela incerteza relacionada aos impactos gerados pelo contrato comercial que está sendo negociado.

89. A primeira alternativa envolve um esforço administrativo para o levantamento e processamento das informações necessárias para a precificação (*valuation*) do projeto que está sendo executado. A rigor, a precificação objetiva do empreendimento serviria a dois propósitos: (i) conferir segurança ao tomador de decisão quanto à impossibilidade de amortização, no prazo remanescente da concessão, do investimento que se pretende erigir no sítio aeroportuário; e (ii) aumentar a confiança do Poder Público a respeito dos impactos gerados pelo empreendimento, reforçando a certeza de que o contrato sob apreço é o melhor possível, seja para o atual concessionário ou para o futuro operador do aeroporto.

90. Caso essa alternativa fosse escolhida, o processo administrativo de aprovação seria altamente oneroso, pois o Poder Público teria que verificar cada um dos parâmetros quantitativos incorporados ao modelo econômico-financeiro que embasa a tomada de decisão dos agentes econômicos. Isso implicaria um custo transacional bastante elevado, pois o processo administrativo assumiria contornos similares ao processo de concessão de um ativo de infraestrutura. Para cada contrato comercial submetido à apreciação do MPor, seria necessária a submissão, análise e aprovação de documentos equivalentes aos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA). Não obstante se trate de uma opção legítima, não foi essa a alternativa regulatória utilizada para fundamentar a Portaria nº 93/2020 [1].

91. A segunda alternativa disponível para o atingimento do objetivo regulatório se refere ao estabelecimento de parâmetros normativos que promovam o alinhamento de incentivos entre o atual concessionário aeroportuário e o futuro operador. Essa foi a escolha que fundamentou a elaboração da Portaria nº 93/2020. Atendidos alguns critérios, o Poder Público consegue firmar o entendimento de que o contrato comercial que está sendo celebrado é a melhor opção disponível no mercado para o futuro operador aeroportuário. Para que essa alternativa seja viável, faz-se indispensável que o atual concessionário, a quem compete negociar e celebrar o contrato comercial, esteja sujeito por longo período às consequências do contrato que está sendo celebrado.

92. Segundo esse modelo regulatório, a inviabilidade econômica do projeto deve ser

demonstrada por meio da apresentação de modelo econômico-financeiro que ateste a insuficiência do prazo remanescente da concessão para amortizar os investimentos que serão realizados. Contudo, embora o normativo exija a comprovação documental da inviabilidade econômica do empreendimento, há de se ressaltar o caráter declaratório das informações prestadas pela concessionária. A verificação exaustiva da inviabilidade econômica do empreendimento por parte do Poder Público implicaria a existência de processo administrativo bastante mais rigoroso, tendo como consequência um elevado custo transacional para a viabilização dos investimentos pretendidos para os aeroportos concedidos.

93. A título meramente exemplificativo, menciona-se que a apuração detalhada das informações descritas no modelo econômico-financeiro exigiria, entre outros, a apreciação de planilhas de engenharia, de modo a assegurar a validade das estimativas de CAPEX; a verificação de compatibilidade das premissas de crescimento do negócio às práticas correntes do mercado; a identificação dos custos de mão de obra, a fim de identificar eventuais problemas nas estimativas de OPEX; a apreciação dos gastos estimados com licenciamento ambiental; além de incontáveis outras análises acerca de aspectos diversos dos modelos econômicos.

94. Ademais, diante da diversidade de negócios que têm sido executados nos aeroportos concedidos (*i.e.* hospitais, escolas, supermercados, galpões logísticos, casa de espetáculos *etc*), a avaliação exaustiva dos modelos econômicos submetidos pelas concessionárias exigiria do corpo técnico da SAC/MPor um rol de conhecimentos muito mais amplo do que aquele disponível atualmente. Por isso, diante do modelo regulatório instituído pela Portaria nº 93/2020, torna-se fundamental delimitar o escopo e o alcance das análises conduzidas pela unidade técnica que instrui os processos de aprovação de contratos comerciais que extrapolam o prazo da concessão.

95. Nos processos de aprovação de contratos de comerciais regidos pela Portaria MINFRA nº 93/2020, a avaliação de mérito feita pela unidade técnica da SAC/MPor se atém à verificação de cumprimento dos requisitos contidos no normativo ministerial. Na proposta ora apresentada, a mesma lógica regulatória deve ser mantida. A unidade técnica não adentra aspectos inerentes à dinâmica negociadora, como o valor da remuneração mínima ou o percentual da remuneração variável paga à concessionária. Diante do objetivo regulatório que se pretende atingir, assume-se que a resultante da dinâmica negociadora é suficientemente vantajosa para o futuro operador aeroportuário caso sejam atendidos os diversos requisitos da portaria – destacando-se, em particular, a convivência da atual concessionária por longo período com as consequências do contrato que está sendo celebrado (art. 6º, inciso IX, Portaria MINFRA nº 93/2020 e art. 7º, inciso VIII da minuta aqui proposta).

96. A redação trazida pelo art. 7º, inciso VIII, flexibiliza consideravelmente a atual dispositivo da Portaria MINFRA nº 93/2020 que estabelece o requisito temporal a ser atendido pelo contrato comercial. Inegavelmente, a proposta tende a facilitar a formação de novas parcerias comerciais, pois aumenta o prazo disponível para a amortização de investimentos voltados ao desenvolvimento imobiliário do sítio aeroportuário. Por outro lado, há de se ter em conta o risco de que a proposta fragilize o alinhamento de incentivos atualmente existente.

97. Cita-se, por exemplo, a possibilidade de que uma concessionária cujo contrato de concessão se encerre em 6 anos possa celebrar um contrato de cessão de uso de área com prazo total de 36 anos. Conforme já mencionado, o alinhamento de incentivos que se busca promover decorre da submissão do ente que negocia e celebra o contrato comercial aos termos daquele contrato por longo período. No entanto, no caso hipotético mencionado, a concessionária que celebrou o contrato estará submetida a esse mesmo contrato por um período equivalente a 1/6 do seu tempo total de vigência. Diante desse diagnóstico, cabe avaliação da SAC/MPor sobre a pertinência de prosseguir com a proposta.

98. O § 1º do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi mantido na minuta como § 1º do art. 7º, com a inclusão de uma justificativa expressa para a exigência de que a remuneração variável proporcional ao faturamento seja periódica e constante - "de modo a evitar a antecipação de receitas correspondentes ao período que extrapola a concessão". A inserção dessa justificativa fortalece o fundamento técnico do dispositivo, evidenciando sua função de preservar o equilíbrio intertemporal da concessão e de proteger o operador futuro de eventuais distorções na estrutura de receitas e incentivos.

99. Já o § 3º do art. 6º da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi mantido como § 3º do art. 7º da minuta, com ajuste redacional para incluir referência ao inciso IV do mesmo artigo, que trata do limite à indenização devida pelo operador aeroportuário.

100. A hipótese tratada no art. 7º da Portaria MINFRA nº 93/2020 - renumerado como art. 8º da minuta -, refere-se a contratos comerciais cujo objeto esteja diretamente relacionado a atividades aeronáuticas operacionais que, por sua natureza, somente possam ser desenvolvidas no sítio aeroportuário. Trata-se de exceção justificada pela necessidade de assegurar a continuidade de serviços e operações essenciais à aviação civil, cujas funções estão intrinsecamente vinculadas à infraestrutura aeroportuária e que, por isso, não podem ser descentralizadas ou deslocadas para fora do perímetro do aeroporto.

101. Nesse contexto, foi promovida a exclusão do § 1º do referido artigo, que condicionava a autorização extraordinária à existência de mais de 10 (dez) anos remanescentes no contrato de concessão, em virtude da reformulação do inciso VIII do art. 7º da minuta, que passou a adotar critérios graduais e proporcionais ao prazo originalmente pactuado no contrato de concessão para definir os limites do período excedente dos contratos comerciais.

102. Dessa forma, a previsão anterior - que estabelecia um marco temporal rígido de 10 anos -, tornou-se desnecessária, uma vez que os novos parâmetros normativos oferecem maior flexibilidade e precisão técnica para a Administração Pública avaliar a viabilidade da contratação. A exclusão do § 1º, portanto, elimina uma limitação que já não se justifica no novo desenho regulatório, promovendo maior aderência entre o regime de exceção aplicável a atividades operacionais e a estrutura contratual da concessão.

103. Os arts. 8º, 9º, 10, 11 e 12 de Portaria MINFRA nº 93/2020 foram renumerados como arts. 9º, 10, 11, 12 e 13 da minuta, com os devidos ajustes redacionais cabíveis.

104. O art. 13 da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi renumerado como art. 14 da minuta. Os incisos II e III replicam o racional utilizado no art. 7º, incisos III e IV, separando de forma mais precisa as disposições relativas às penalidades contratuais (multas e sanções aplicáveis em caso de rescisão) daquelas relativas à indenização por investimentos não amortizados. A nova redação visa assegurar maior rigor técnico na apuração de valores indenizáveis, evitando que sejam considerados ativos meramente estimados ou não incorporados ao sítio aeroportuário.

105. O inciso V teve os valores mínimos de investimento atualizados com base na variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) entre julho de 2020 e fevereiro de 2025, com arredondamento para a centena de milhar ou para o milhão mais próximo, conforme o porte do aeroporto. A atualização monetária busca preservar o poder de seleção econômica dos parâmetros já definidos na norma vigente, garantindo que a exigência de valor mínimo continue funcionando como filtro para projetos de maior relevância e complexidade. Ao manter a estrutura escalonada por classe de aeroporto, a norma reafirma o princípio da proporcionalidade entre o valor do investimento e a capacidade operacional do terminal, além de reforçar o alinhamento entre os objetivos do contrato comercial e os interesses estratégicos da infraestrutura aeroportuária concedida.

106. O título do Capítulo IV foi alterado de "Considerações Finais" para "Disposições Finais", promovendo a adequação terminológica do texto da Portaria. O art. 16 da Portaria MINFRA nº 93/2020 foi renumerado como art. 17 da minuta, mantendo-se inalterada a redação de seu caput. Foi incluído ainda o art. 18 no Capítulo IV com o objetivo de reforçar, com base nas disposições dos contratos de concessão, a obrigação das concessionárias de disponibilizarem à ANAC, sempre que solicitadas, as demonstrações contábeis dos empreendimentos realizados no âmbito dos contratos comerciais regulados por esta Portaria.

107. A inclusão desse dispositivo visa assegurar à agência reguladora o acesso tempestivo e qualificado às informações econômico-financeiras relevantes, promovendo maior transparência e fortalecendo os mecanismos de monitoramento regulatório. A medida reafirma a função institucional da ANAC de acompanhar os impactos dos contratos comerciais sobre a concessão, além de resguardar a rastreabilidade de investimentos realizados em ativos aeroportuários. Além disso, permite que a União disponha de meios para verificar a autenticidade e a veracidade das informações que embasaram a aprovação dos contratos apreciados no âmbito do normativo em tela.

4. CONCLUSÃO

108. A presente nota técnica teve por objetivo apresentar proposta de revisão da Portaria MINFRA nº 93/2020, em atenção ao disposto no Despacho nº 954/2024/SAC-MPOR (9219741), de 26 de dezembro de 2025. A minuta ora apresentada visa estabelecer nova normatização para aprovação de

contratos comerciais de cessão de uso de área em aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização - PND ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos – PPI.

109. De forma sintética, a revisão tem por finalidade o atendimento dos seguintes objetivos:

I - aprimoramento redacional e editorial do texto normativo, com vistas a conferir maior clareza, objetividade e simplicidade à regulação aplicável ao setor;

II - ampliação da flexibilidade conferida às concessionárias para celebração de contratos comerciais com vigência superior ao prazo da concessão, observada a preservação do alinhamento de incentivos entre o operador atual e eventuais futuros concessionários; e

III - atualização dos parâmetros de investimento mínimo exigido para fins de concessão da garantia de manutenção de contratos comerciais em caso de extinção antecipada da concessão.

110. De resto, caso se decida prosseguir com o processo de aprovação da Minuta de Portaria 9589263, sugere-se que a remessa dos autos à Consultoria Jurídica seja precedida de submissão do documento à Consulta Pública, nos termos previstos no art. 29 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB) e no art. 9º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

À consideração superior.

FERNANDO COPPE ALCARAZ

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

GUSTAVO PACHECO FLEURY

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

De acordo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Aviação Civil a fim de que sejam adotadas providências necessárias para submissão da minuta de normativo ministerial ao procedimento de Consulta Pública, nos termos previstos no art. 29 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB) e no art. 9º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

DANIEL RAMOS LONGO

Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias

[1] Ver Processos Administrativos SEI MPor nº 50000.041119/2019-29 e nº 50000.022706/2020-52.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias**, em 23/05/2025, às 19:41, 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 **Gustavo Pacheco Fortes Fleury, Especialista de Políticas Públicas**, em 23/05/2025, às 19:43, 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 **Fernando Coppe Alcaraz, Especialista de Políticas Públicas**, em 24/05/2025, às 00:55, 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](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 **9587638** e o código CRC **5A612F65**.



Referência: Processo nº 50020.009082/2024-73



SEI nº 9587638

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



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

Despacho nº 291/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50020.009082/2024-73

Interessado: Ministério de Portos e Aeroportos

Assunto: Consulta pública sobre a modernização da Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

Ao Coordenador-Geral de Aeroportos Concedidos e Serviços Aéreos

Senhor Coordenador-Geral,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faz-se referência ao Despacho do(a) Secretário(a) (9797471), constante do Processo SEI MPor nº 50020.009082/2024-73, que manifesta aprovação à Nota Técnica nº 40/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9587638), na qual o Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR) apresenta Minuta de Portaria (9589263) que promove alterações no regime normativo instituído pela Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

2. Sobre o assunto, destaca-se que o parágrafo 58 da Nota Técnica nº 40/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9587638) versa sobre matéria não refletida na redação final da Minuta de Portaria a ser submetida à consulta pública (9589263). Nesse sentido, a manutenção do item no corpo da nota técnica poderia ensejar interpretações equivocadas por parte dos entes regulados e demais interessados que venham a se manifestar no âmbito da consulta pública.

3. Diante disso, por não guardar aderência com o escopo e o conteúdo material da minuta de portaria sugerida, solicita-se que, para os efeitos da consulta pública ora instaurada, seja formalmente desconsiderado o conteúdo do parágrafo 58 da mencionada nota técnica. Trata-se de medida que visa conferir segurança jurídica e preservar a coerência e a consistência dos elementos submetidos à participação social, ao tempo em que permite celeridade na continuidade do processo de revisão normativa.

4. Sem mais para o momento, coloca-se desde já este Departamento à disposição para dirimir eventuais dúvidas e prover as informações adicionais que se mostrarem necessárias.

Atenciosamente,

DANIEL RAMOS LONGO

Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias**, em 28/05/2025, às 16:42, 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 **9804161** e o código CRC **AFE8FC8D**.



Referência: Processo nº 50020.009082/2024-73



SEI nº 9804161

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