

CONTRATO DE CONCESSÃO DE AEROPORTO Nº [•]/ANAC/20[•]-SB[•] –
EDITAL Nº [•]/20[•]

TERMO ADITIVO Nº [•]/2025

TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE
CONCESSÃO DO [AEROPORTO/BLOCO],
CELEBRADO EM [DIA] de [MÊS] de [ANO] ENTRE A
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL E A
[CONCESSIONÁRIA]

Pelo presente instrumento, conforme documentos constantes do Processo Administrativo n. [PROCESSO], a Agência Nacional de Aviação Civil, na qualidade de Poder Concedente, entidade integrante da Administração Pública Federal Indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, na forma do art. 35, I, do Regulamento anexo ao Decreto n. 5.731/2006 e de seu Regimento Interno, e a [CONCESSIONÁRIA], doravante designada Concessionária, com sede na [ENDEREÇO], inscrita no CNPJ sob o nº [CNPJ], representada na forma de seus atos constitutivos pelo Sr. _____, (nacionalidade), (estado civil), (profissão), portador da carteira de identidade nº _____ e inscrito no CPF/MF sob o nº _____, (cargo), com domicílio na [ENDEREÇO], resolvem celebrar o presente Termo Aditivo de natureza consensual, segundo as seguintes cláusulas:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1. O presente Termo Aditivo acrescenta o Anexo [•] - AmpliAR ao Contrato de Concessão [•].

2. CLÁUSULA SEGUNDA – DA ALTERAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

2.1. [Para os contratos que possuam item sobre interpretação] O item [item sobre interpretação] passa a vigorar com a seguinte redação:

ALTERNATIVAMENTE

[Para os contratos que não possuam item sobre interpretação] Fica incluída a Seção [•] – Da Interpretação Aplicável, contendo o item [•], no Capítulo I - Das Disposições Iniciais:

[item sobre interpretação] No caso de divergência entre o Contrato e seus Anexos, prevalecerá o disposto no Contrato, com exceção aos termos do Anexo [•] - AmpliAR que prevalecerão sobre este restritiva e excepcionalmente naquilo que normatizar as relações contratuais específicas de que trata.

2.2. Fica incluído no item [item que lista os anexos que integram o Contrato] o subitem [•], que vigorará com a seguinte redação:

[•]. Anexo XX - AmpliAR

2.3. O item [item sobre Revisão Extraordinária] passa a vigorar com a seguinte redação, mantido(s) seu(s) subitem(ns):

[•]. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO [•] - Seção [•] do Contrato, e/ou no Anexo [•] - AmpliAR, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.

3. CLAÚSULA TERCEIRA – DA ALTERAÇÃO DA SEÇÃO [•] – DA ARBITRAGEM DO CAPÍTULO [•] DO CONTRATO DE CONCESSÃO – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1. [Aplicável apenas aos contratos que não disponham de cláusula arbitral destinada a solução de controvérsias havidas entre as partes verificadas durante a execução da concessão] A Seção [•] – Da Arbitragem, do Capítulo [•] – Das disposições finais, do Contrato de Concessão, passa a vigorar com a seguinte redação:

[•].1. As Partes comprometem-se a envidar todos os esforços no sentido de resolver, preferencialmente entre si e de forma amigável, todas as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionadas, assim definidas nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, verificadas durante a execução ou quando da extinção do contrato.

[•].1.1. Os esforços de que tratam o item [•].1 não constituem etapa autônoma e obrigatória prévia à arbitragem.

[•].2. Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas no item [•].1, observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 e do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.

[•].2.1. As partes poderão se valer da arbitragem após decisão definitiva da autoridade competente, insuscetível de reforma por meio de recurso administrativo.

[•].3. O processo de arbitragem terá início mediante comunicação remetida pela Parte interessada à outra, requerendo a instalação do Tribunal e detalhando a matéria em torno da qual gira a controvérsia, as partes envolvidas, descrição dos fatos, pedidos e documentos comprobatórios.

[•].4. A arbitragem será institucional, de direito, observadas as normas de direito material brasileiro, vedada qualquer decisão por equidade.

[•].5. As Partes deverão, de comum acordo, eleger câmara arbitral, capaz de administrar a arbitragem conforme as regras da presente Seção, e apta a conduzir os atos processuais na sede da arbitragem, conforme item [•].10, e, eventualmente, em outra localidade no Brasil pertinente, dentre aquelas previamente credenciadas pela Advocacia-Geral da União ou, caso esteja indisponível o credenciamento, que demonstre atender aos requisitos deste.

[•].5.1. Não havendo consenso quanto à escolha da câmara, o Poder Concedente elegerá, no prazo de 15 (quinze) dias, uma das seguintes instituições: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia.

[•].5.1.1. Se, à época da instauração da controvérsia, nenhuma das três câmaras atender aos requisitos previstos no item [•].5, o Poder Concedente elegerá, no mesmo prazo, outra câmara arbitral que os atenda.

[•].5.1.2. Se o Poder Concedente não fizer a indicação no prazo, a

Concessionária poderá indicar, em até 15 (quinze) dias, qualquer câmara que atenda aos requisitos do item [•].5.

[•].6. A arbitragem será conduzida conforme o Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, e, no que não conflitar com o presente Contrato, o Regulamento vigente da câmara arbitral eleita.

[•].6.1. Somente serão adotados procedimentos expeditos ou de árbitro único em caso de acordo expresso entre as Partes.

[•].6.2. A Parte interessada deverá iniciar o processo arbitral na câmara arbitral preventiva em que tramitem as disputas ou controvérsias conexas ainda em curso.

[•].7. O Tribunal Arbitral será composto por 03 (três) árbitros, sendo 01 (um) nomeado pela Parte requerente, 01 (um) nomeado pela Parte requerida, inclusive eventuais substituições. O terceiro árbitro, que presidirá o Tribunal Arbitral, será indicado pelos dois outros árbitros nomeados pelas Partes.

[•].7.1. Caso a designação do presidente do Tribunal Arbitral não ocorra no prazo de 30 (trinta) dias corridos, a contar da nomeação do segundo árbitro, ou não haja consenso na escolha, a câmara arbitral eleita procederá à sua nomeação, nos termos do seu Regulamento de Arbitragem

[•].7.2. A escolha de qualquer dos árbitros não está restrita à eventual lista de árbitros que câmara arbitral eleita possua.

[•].8. Competirá ao Tribunal Arbitral, no início do procedimento, tentar a conciliação das Partes, nos termos do art. 21 §4º da Lei nº 9.307/1996.

[•].9. O idioma a ser utilizado no processo de arbitragem será a língua portuguesa, devendo a Parte que quiser produzir provas em idioma estrangeiro, providenciar a necessária tradução, conforme o caso.

[•].9.1. Havendo dúvida a respeito da tradução, a parte impugnante apresentará seus pontos de divergência, cabendo ao Tribunal Arbitral decidir a respeito da necessidade de apresentação de tradução juramentada, custeada pela Parte interessada na produção da prova.

[•].10. Brasília, no Distrito Federal, Brasil, será a sede da arbitragem e o lugar da prolação da sentença arbitral.

[•].11. No que tange às matérias submetidas a arbitragem, fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal da Justiça Federal exclusivamente para:

[•].11.1. O ajuizamento da ação de anulação prevista na art. 33, caput, da Lei nº 9.307/96; e

[•].11.2. A execução judicial da sentença arbitral.

[•].12. Havendo necessidade de medidas cautelares ou de urgência antes de instituída a arbitragem, a parte interessada deverá requerê-las ao árbitro de emergência nos termos do regulamento da Câmara de Arbitragem eleita na forma do item [•].5 e seus subitens, cessando sua eficácia caso a arbitragem não seja requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão.

[•].12.1. Se ainda não houver sido definida a Câmara nos termos do item [•].5, a medida deverá ser solicitada a um árbitro de emergência indicado conforme o regulamento de uma das três Câmaras elencadas no item [•].5.1, a qual não ficará preventiva para a arbitragem correspondente.

[•].12.2. O Tribunal Arbitral deverá decidir, tão logo instalado e antes de qualquer outra providência processual, pela preservação, modificação ou cessação dos efeitos da tutela provisória obtida antecipadamente por uma das partes junto ao árbitro de emergência.

[•].12.3. As Partes concordam que qualquer medida cautelar ou urgente que se faça necessária após a instauração da arbitragem será unicamente requerida ao Tribunal Arbitral.

[•].13. As despesas com a realização da arbitragem serão antecipadas pela Concessionária, incluídos os honorários dos árbitros, as custas da instituição arbitral e demais despesas necessárias à instalação, condução e desenvolvimento da arbitragem.

[•].13.1. Os honorários dos árbitros serão fixados pela instituição arbitral eleita, sempre em parâmetros razoáveis, considerando a complexidade da

matéria que lhes for submetida, o tempo demandado e outras circunstâncias relevantes do caso, segundo as práticas de mercado e o respectivo regulamento.

[•].13.2. Havendo necessidade de prova pericial, o perito independente será designado de comum acordo entre as Partes ou, na falta de acordo, pelo Tribunal Arbitral. Os custos da perícia, incluindo honorários periciais, serão antecipados pela Concessionária, nos termos do item [•].13, independentemente de quem a requerer ou ainda que proposta pelo Tribunal Arbitral.

[•].13.2.1. As Partes poderão indicar assistentes técnicos, arcando com sua remuneração e demais custos, os quais não serão objeto de ressarcimento pela Parte vencida.

[•].13.3. Ao final do procedimento arbitral, a Concessionária, se vitoriosa, poderá ser restituída das custas e despesas que houver antecipado proporcionalmente à sua vitória, conforme determinado pela sentença arbitral.

[•].13.4. O Tribunal Arbitral condenará a Parte vencida total ou parcialmente pagamento de honorários advocatícios fixados nos termos dos artigos 84 e 85 da Lei n.º 13.105, de 16 de março de 2015, o Código de Processo Civil ou norma que os suceda.

[•].13.4.1. Não será devido nenhum outro ressarcimento de despesas de uma Parte com sua própria representação, especialmente honorários advocatícios contratuais.

[•].14. A sentença arbitral será definitiva, obrigará as Partes e, quando condenatória do Poder Concedente, será adimplida mediante expedição de precatório judicial, requisição de pequeno valor ou por meio dos instrumentos contratuais pertinentes, inclusive mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme determinado na sentença e de acordo com a natureza da obrigação imposta, observadas as disposições regulamentares vigentes.

[•].15. O procedimento arbitral deverá observar o princípio da publicidade, nos termos da Legislação Brasileira, resguardados os dados confidenciais nos termos deste contrato. A divulgação das informações ao público ficará a cargo da câmara arbitral que administrar o procedimento e será feita preferencialmente por via eletrônica.

[•].15.1. Caberá a cada Parte da arbitragem, em suas manifestações, indicar as peças, dados ou documentos que, a seu juízo, devem ser preservados do acesso público, apontando o fundamento legal.

[•].15.2. Caberá ao Tribunal Arbitral dirimir as divergências entre as Partes da arbitragem quanto às peças, dados e documentos indicados no item [•].15.1 e à responsabilidade por sua divulgação indevida.

[•].16. Ressalvada a hipótese de deferimento de medida cautelar ou de urgência, a submissão aos mecanismos de solução de controvérsias previstos nesta Seção não exime o Poder Concedente ou a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste contrato.

[•].17. Salvo acordo entre as Partes em sentido diverso, todos os prazos previstos nesta cláusula contam-se em dias corridos, postergando-se ao dia útil subsequente caso o vencimento ocorra em dia não útil.

[•].18. A ANAC poderá editar ato regulamentar superveniente relativo à arbitragem ou a outros mecanismos adequados de solução de controvérsias, resguardadas as disposições desta Seção.

4. CLÁUSULA QUARTA – DA INCLUSÃO DO ANEXO [•] – AMPLIAR

4.1. Fica incluído ao Contrato de Concessão [•] o Anexo [•] - AmpliAR, com redação proposta ao final deste Termo.

5. CLAÚSULA QUINTA – DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO PELA ADESÃO AO AMPLIAR

5.1. A obrigação de operar, manter e explorar o(s) Aeroporto(s) AmpliAR, incluído(s) no Contrato de Concessão [•] por meio do presente aditamento, gera direito à recomposição de seu equilíbrio econômico-financeiro.

5.2. A recomposição devida será formalizada após a assunção das operações de todo(s) o(s) Aeroporto(s) do AmpliAR.

5.3. Para a recomposição será utilizada a taxa de desconto divulgada pelo Ministério de Portos e Aeroportos no Edital MPOR nº [•]/2025.

5.4. O cálculo dos valores de desequilíbrio considerará:

5.4.1. Os valores de receitas, custos e investimentos divulgados pelo Ministério de Portos e Aeroportos no Edital MPOR nº [•]/2025, aplicado o deságio da proposta vencedora e corrigidos pelo IPCA.

5.4.2. As seguintes premissas financeiras e tributárias: amortização linear, alíquotas de 7,6% de PIS, de 1,65% de COFINS e de 5,00% de ISS incidentes sobre receitas tarifárias e não tarifárias; aproveitamento de créditos de PIS/COFINS conforme legislação aplicável; alíquotas de 25,00% de IRPJ e de 9% de CSLL incidentes sobre o resultado.

5.4.3. Os valores dispostos no item 4.8 do Anexo [•] – AmpliAR, em caso de exclusão de obrigações de investimento, aplicado o deságio da proposta vencedora e corrigidos pelo IPCA.

5.4.4. As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente.

5.5. A forma de reequilíbrio será acordada entre as partes dentre aquelas previstas no Capítulo [•] do Contrato de Concessão, observando-se, quando exigível, a necessidade de prévia e expressa aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos.

5.6. Em caso de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de aumento de prazo da concessão, o prazo adicional será calculado utilizando-se as melhores práticas para projetar a demanda de passageiros, taxas de inflação, receitas e custos do(s) aeroporto(s) originalmente incluído(s) no contrato de concessão.

5.6.1. As receitas e custos dos Aeroportos AmpliAR mencionadas no item 5.4.1 não serão utilizadas para o cálculo do reequilíbrio.

5.6.2. O fluxo de caixa marginal do reequilíbrio será revisado uma única vez, ao final do prazo de vigência estabelecido para o Contrato de Concessão previamente à eventual prorrogação de que trata o item 5.6.

5.6.2.1. A revisão do fluxo de caixa marginal substituirá as projeções das variáveis indicadas no item 5.6 por valores realizados e por novas projeções dessas variáveis entre o final do prazo anterior do Contrato de Concessão e o prazo prorrogado, incorporando as novas informações disponíveis no momento.

5.6.3. Eventual alteração do reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência da revisão do fluxo de caixa marginal mencionado na cláusula anterior somente poderá ser realizada por meio de alteração no valor das tarifas aeroportuárias ou revisão de valores de Contribuições ao Sistema, sendo vedada nova alteração do prazo da Concessão.

5.6.4. A Concessionária deverá manter registros contábeis que permitam a separação e identificação de informações relativas a receitas, custos e investimentos dos aeroportos do AmpliAR.

6. CLÁUSULA SEXTA - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1. Ficam ratificadas todas as disposições do Contrato de Concessão ora alterado que não tiverem sido retificadas, alteradas ou substituídas pelo presente Termo, que passa a ser parte integrante e inseparável do referido Contrato.

6.2. O presente Termo Aditivo será publicado, por extrato, no Diário Oficial da União, tendo eficácia a partir da referida publicação.

E, por se acharem justas e contratadas, firmam as Partes o presente Termo Aditivo nas vias de início referidas, que serão destinadas a cada um dos signatários, tudo perante as testemunhas abaixo:

Brasília, ____ de _____ de 2025.

ANAC

CONCESSIONÁRIA

Testemunhas

ANEXO [•] - AMPLIAR

1. DEFINIÇÕES

1.1. Para fins do presente Anexo, e sem prejuízo de outras definições estabelecidas no Contrato de Concessão, as seguintes expressões são assim definidas:

1.1.1. Aeroporto(s) AmpliAR: aeroporto(s) regional(ais) integrado(s) ao objeto do presente Contrato por força do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR do Governo Federal, englobando:

a) [LISTA DE AEROPORTOS A SEREM INCLUÍDOS NO CONTRATO]

1.1.2. AmpliAR: Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais que consiste na incorporação de aeroportos regionais deficitários, individualmente ou em blocos, aos contratos de concessão aeroportuária vigentes, por meio de processo competitivo simplificado, para operação e realização de investimentos, em linha com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, conforme definido na Portaria MPOR nº 373, de 10 de junho de 2025.

1.1.3. Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária: diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento das infraestruturas aeroportuárias.

1.1.4. PNAE: Passageiro com necessidade de assistência especial, conforme definido na Resolução ANAC n.º 280, de 11 de julho de 2013, ou outra que vier a substituí-la.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1. Aplicam-se ao(s) Aeroporto(s) AmpliAR as disposições do Contrato de Concessão [•], exceto naquilo que for contrário aos termos do presente Anexo, que prevalecerá sobre o Contrato original.

2.1.1. As disposições constantes deste Anexo aplicam-se exclusivamente ao(s) Aeroporto(s) AmpliAR e seus termos não são aplicáveis por analogia, subsidiariedade ou de qualquer outra forma à execução dos deveres e obrigações contratuais referentes ao [AEROPORTO/BLOCO DE AEROPORTOS PRINCIPAL].

3. OBJETO

3.1. O objeto do presente Anexo é integrar ao Contrato de Concessão [•] os serviços de ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do(s) seguinte(s) Aeroporto(s) AmpliAR:

3.1.1. [NOME DOS AEROPORTOS]

3.2. Integram o presente Anexo os seguintes Apêndices e suas respectivas partes:

3.2.1. Apêndice A – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA-AmpliAR)

3.2.1.1. Parte I – Qualidade de Serviço

3.2.1.2. Parte II – Tabelas Infraestrutura

3.2.1.3. Parte III – Poligonal e Plantas

3.2.2. Apêndice B – Tarifas (Tarifas-AmpliAR)

3.2.3. Apêndice C – Plano de Transferência Operacional (PTO-AmpliAR)

3.3. A Concessionária assume a responsabilidade pela ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos AmpliAR, pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão [•], incluindo eventual prorrogação firmada com o Poder Concedente.

3.4. A ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária será implementada conforme o Plano de Exploração Aeroportuária específico ao(s) Aeroporto(s) AmpliAR, constante do Apêndice A – PEA-AmpliAR.

3.5. A transferência operacional do(s) Aeroporto(s) AmpliAR será regida nos termos do Apêndice C – PTO-AmpliAR.

Seção I – Das Áreas

3.6. A exploração aeroportuária recai sobre a área do Aeroporto _____, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximadamente _____ m², inscrita na Planta denominada “_____” [Parte III do Apêndice A – PEA-AmpliAR] datada de _____, objeto da matrícula nº _____, folhas _____, datada de _____, do Cartório _____.

3.7. As áreas civis utilizadas pelo Comando da Aeronáutica - COMAER para a prestação dos serviços de navegação aérea submetem-se ao regime da Portaria Conjunta nº 6, de 5 de setembro de 2018, alterada pela Portaria nº 149/DGCEA, de 8 de novembro de 2021, ou a que vier a atualizá-la.

3.8. Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Anexo, a Concessionária imitir-se-á na posse (direta e indireta) imediata da parcela da área descrita no subitem 3.6 que esteja de posse do operador aeroportuário atual, assim como em quaisquer outras áreas, ainda que não descritas no referido subitem, que porventura estejam destinadas às operações do aeroporto ou à exploração de receitas comerciais.

3.8.1. A posse direta do operador aeroportuário recai sobre as áreas operacionais, administrativas e outras sob sua gestão e utilização.

3.8.2. A posse indireta do operador aeroportuário diz respeito às áreas sob sua gestão que foram disponibilizadas a atividades operacionais e/ou comerciais no aeroporto, desde que possuam contratos vigentes firmados com os atuais ocupantes.

3.9. Caberá à Concessionária:

3.9.1. responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens da concessão, de acordo com o previsto neste Anexo, na legislação e nas normas vigentes, ressalvado o disposto no item 4.10.1;

3.9.2. manter a integridade da área do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros;

3.9.3. tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização da posse e exploração das áreas aeroportuárias, assim como buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse nos casos de ações judiciais possessórias já ajuizadas com tal objeto.

3.9.3.1. Eventuais custos decorrentes das medidas descritas nos itens 3.9.1, 3.9.2 e 3.9.3 são de inteira responsabilidade da Concessionária.

3.9.4. adotar todas as medidas administrativas e/ou judiciais para aquisição de novas áreas necessárias à execução de investimentos previstos neste Anexo, bem como para ampliação do sítio aeroportuário, observando-se as seguintes responsabilidades financeiras:

3.9.4.1. Serão suportados pelo Poder Concedente, por meio de descontos em Contribuições ao Sistema, apenas os custos com as aquisições das áreas necessárias à execução dos investimentos previstos neste Anexo, e desde que sejam decorrentes de decisões judiciais.

3.9.4.2. A partir da data de dispêndio, o valor dos custos das desapropriações será corrigido mensalmente pelo IPCA adicionado à taxa de desconto contratual vigente à época do dispêndio e compensado em contribuições fixas ou variáveis, o que ocorrer primeiro.

3.9.4.3. Considerar-se-ão custos das medidas do subitem 3.9.4.2 exclusivamente os valores comprovadamente dispendidos pela Concessionária a título de indenização paga ao proprietário do imóvel e custas judiciais, excluídos os demais.

3.9.4.4. Ficam expressamente excluídos da definição de custo do subitem 3.9.4.3 quaisquer outros custos incorridos, diretos ou indiretos, tais como custos administrativos, extrajudiciais, periciais, honorários, realocação de pessoas e bens, demolição, ambiental, tributário, trabalhista, previdenciário, ou quaisquer outras despesas não mencionadas no subitem 3.9.4.3.

3.9.4.5. As aquisições de áreas para ampliação do sítio aeroportuário, assim como quaisquer outras aquisições que não versem sobre as situações descritas no subitem 3.9.4.1, deverão ser custeadas integral e exclusivamente pela Concessionária.

3.9.4.6. A Concessionária deverá transferir para a União Federal a propriedade de todas as áreas adquiridas para a expansão do sítio aeroportuário ou adequação da infraestrutura, sendo que, após concretizada a aquisição, terá até 12 (doze) meses para a conclusão dos processos de transferência de titularidade, compreendidos todos os encaminhamentos referentes aos serviços cartoriais para o devido registro formal do imóvel.

3.10. Observado o disposto no item 4.2, a Concessionária deverá apresentar, num prazo de 6 (seis) meses a contar da manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil e do Ministério de Portos e Aeroportos acerca do Relatório de Diagnóstico Inicial, a planta georreferenciada com memorial descritivo e Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) da poligonal do sítio aeroportuário, para validação do Poder Concedente.

4. DAS FASES DE REALIZAÇÃO DO OBJETO

4.1. O objeto do presente Anexo será implementado nas seguintes fases:

4.1.1. Fase de Diagnóstico Inicial – fase de realização de estudos e levantamentos pela Concessionária, para elaboração do Relatório de Diagnóstico Inicial;

4.1.2. Fase de Transferência Operacional – fase de transferência das operações do operador aeroportuário atual para a Concessionária;

4.1.3. Fase de Investimentos – fase de ampliação e adequação do aeroporto para atendimento aos requisitos estabelecidos no Apêndice A – PEA-AmpliAR;

4.1.4. Fase de Operação e Manutenção – fase em que a Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações estabelecidas, incluindo a manutenção e exploração do Aeroporto.

Seção I – Da Fase de Diagnóstico Inicial

4.2. A partir da entrada em vigor do presente Anexo, inicia-se a Fase de Diagnóstico Inicial, com prazo de 180 (cento e oitenta) dias, em que cabe à Concessionária realizar todas as ações necessárias para obtenção de informações e documentações, bem como elaborar estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, ensaios técnicos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados relacionados ao(s) Aeroporto(s) AmpliAR objeto(s) deste Anexo, ao seu plano de execução de investimentos e à sua exploração.

4.3. No prazo de 90 (noventa) dias após o início da Fase de Diagnóstico Inicial, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Relatório de Diagnóstico Inicial (RDI), contendo, no mínimo:

4.3.1. Inventário das condições e instalações existentes no aeroporto, com descrição, relatório fotográfico e detalhamento das infraestruturas e instalações do sítio aeroportuário;

4.3.2. Apresentação de proposta de poligonal do sítio aeroportuário, considerando, como premissas, a identificação e exclusão de áreas: (i) desnecessárias à expansão e à segurança operacional; (ii) sem potencial para exploração de receitas não tarifárias; (iii) com ocupações residenciais volumosas por famílias de baixa renda; (iv) com equipamentos públicos implantados (ruas, avenidas, praças, postos de saúde, escolas etc.) ou outras similares.

4.3.3. Apresentação do plano de execução dos investimentos, contendo a solução de projeto de adequação e ampliação do aeroporto e o respectivo cronograma de execução, com a caracterização da infraestrutura e dos investimentos a serem realizados para atendimento aos requisitos do PEA-AmpliAR, nos prazos estabelecidos.

4.3.3.1. O plano de execução deverá ser elaborado com base no PEA-AmpliAR, devendo conter os elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado, para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, permitindo a avaliação do método aplicado e do prazo de realização do investimento.

4.3.4. Levantamento sobre estudos existentes em andamento, licenciamentos e autorizações necessários para o projeto, com informações sobre autorizações, permissões, licenças de obras já emitidas, bem como sobre aquelas que deverão ser solicitadas, renovadas ou alteradas;

4.3.5. Apresentação de eventual inviabilidade e/ou limitações físicas/operacionais e/ou necessidade de ações que extrapolem a competência da Concessionária para a implementação da solução de projeto pretendida nos prazos requeridos, envolvendo aspectos como limitações patrimoniais e disponibilidade de áreas, licenciamentos e autorizações e outros aspectos relevantes para a implementação dos projetos;

4.3.6. Se necessário, apresentação de medidas e/ou ações necessárias para enfrentamento de eventuais inviabilidades, limitações e/ou barreiras para implementação dos projetos pretendidos, nos prazos requeridos, considerando a legislação técnica vigente, os riscos envolvidos e estimativa preliminar de custos atinentes à proposta.

4.3.7. Se necessário, apresentação de proposta de redimensionamento do sítio aeroportuário e poligonal necessários para realização dos investimentos pretendidos, incluindo estimativas preliminares de custos de desapropriação.

4.3.7.1. Eventual proposta de redimensionamento do sítio aeroportuário deve considerar unicamente áreas necessárias à expansão conforme investimentos requeridos no Apêndice A – PEA-AmpliAR e à segurança das operações do aeroporto.

4.4. O encaminhamento da documentação integrante do RDI para a ANAC, tais como projetos, levantamentos e ensaios técnicos:

4.4.1. não supre o atendimento à legislação vigente ou a exigência de outras entidades da administração pública, tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da

observância de condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos.

4.4.2. não exclui eventual necessidade de sua alteração posterior para adequação aos requisitos constantes no contrato, nos seus anexos, legislação e normas aplicáveis, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas neste Anexo.

4.5. Após o recebimento do RDI, a ANAC e o Ministério dos Portos e Aeroportos farão a análise das informações recebidas e poderão solicitar esclarecimentos, revisões, reapresentação ou oferecer objeção ao seu conteúdo, integral ou parcialmente, no prazo de 90 (noventa) dias.

4.5.1. Se necessário, para fins do presente item, o Poder Concedente poderá solicitar à Concessionária documentações complementares a serem elaboradas por meio de empresas especializadas independentes, contratadas e remuneradas pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na seleção apresentada.

4.6. A manifestação da ANAC e do Ministério dos Portos e Aeroportos sobre o RDI não afasta a responsabilidade da Concessionária quanto ao seu conteúdo e não obriga o Poder Concedente diante de estimativas incorretas, falhas de projeto, despesas e obrigações adicionais, ou outras inadequações informacionais.

4.7. A falta de manifestação da ANAC ou do Ministério dos Portos e Aeroportos sobre quaisquer dos elementos do RDI não supre o atendimento à legislação vigente, tampouco afasta obrigações ou altera a alocação de riscos definidas.

4.8. Caso o RDI aponte eventual inviabilidade e/ou necessidade de ações que extrapolem a competência da Concessionária acerca da execução de alguma das obrigações de investimento inerentes ao PEA-AmpliAR, a ANAC realizará análise acerca da necessidade de exclusão total ou parcial de determinada obrigação de investimento constante neste Anexo, após manifestação formal do Ministério dos Portos e Aeroportos.

4.8.1. Eventual exclusão de alguma das obrigações de investimento inerentes ao objeto deste Anexo repercutirá na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de que trata a Cláusula Quinta do Termo Aditivo nº [•]/2025, e considerará os valores determinados nas Tabelas a seguir:

Tabela 1 - Valores paramétricos de investimentos em infraestrutura para fins de cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do poder concedente - Região Norte (Exceto Tocantins)

	Faixas 0, 1 e 2	Faixas 3 e 4
Pista de Táxi (R\$/m²)	876,61	1.024,54

Pista de Pouso e Decolagem (R\$/m²)	921,71	1.049,92	
	Faixa 0	Faixas 1 e 2	Faixas 3 e 4
Pátio de aeronaves (R\$/posição)	1.090.317,00	5.470.531,00	7.914.127,00
Descumprimento leve de Faixa de Pista (R\$)	2.106.813,00	7.950.239,00	12.890.744,00
Descumprimento médio de Faixa de Pista (R\$)	2.949.539,00	11.130.334,00	18.047.042,00
Descumprimento grave de Faixa de Pista (R\$)	4.213.627,00	15.900.477,00	25.781.488,00
Terminal de passageiros - TPS (R\$/m²)	12.815,46		
RESA (R\$/m²)	647,93		

Tabela 2 -Valores paramétricos de investimentos em infraestrutura para fins de cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do poder concedente - Região Nordeste/Centro-Oeste/Tocantins

	Faixas 0, 1 e 2		Faixas 3 e 4
Pista de Táxi (R\$/m²)	773,48		904,01
Pista de Pouso e Decolagem (R\$/m²)	813,28		926,40
	Faixa 0	Faixas 1 e 2	Faixas 3 e 4
Pátio de aeronaves (R\$/posição)	962.044,00	4.826.939,00	6.983.053,00
Descumprimento leve de Faixa de Pista (R\$)	1.858.953,00	7.014.916,00	11.374.186,00
Descumprimento médio de Faixa de Pista (R\$)	2.602.534,00	9.820.883,00	15.923.860,00
Descumprimento grave de Faixa de Pista (R\$)	3.717.906,00	14.029.833,00	22.748.372,00
Terminal de passageiros - TPS (R\$/m²)	11.301,11		
RESA (R\$/m²)	571,70		

4.8.2. Os valores das Tabelas 1 e 2 acima, quando de sua aplicação, deverão ser atualizados considerando a variação do IPCA entre o mês de eficácia do Termo Aditivo nº [•]/2025 e o mês anterior à decisão da Diretoria Colegiada da ANAC acerca da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.9. Eventual reavaliação dos custos dos investimentos não repercutirá na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de que trata a Cláusula Quinta do Termo Aditivo nº [•]/2025.

Seção II – Da Fase de Transferência Operacional

4.10. Após a manifestação final do Poder Público com relação ao RDI, terá início a Fase de Transferência Operacional, que contempla o procedimento de transição das operações do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, observadas as especificações constantes do Apêndice C – PTO-AmpliAR.

4.10.1. Até a transferência das operações para a Concessionária, o operador aeroportuário atual é responsável pela guarda dos bens do aeroporto.

4.11. Cabe à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para essa Fase, em especial, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do(s) Aeroporto(s) AmpliAR.

4.12. A Fase de Transferência Operacional terá duração mínima de 15 (quinze) dias.

4.13. Durante toda a Fase de Transferência Operacional, caberá ao operador aeroportuário atual continuar a executar suas atividades, sendo acompanhado pelos prepostos da Concessionária.

4.14. As despesas e receitas incidentes sobre as atividades do(s) Aeroporto(s) AmpliAR relativas à Fase de Transferência Operacional serão de responsabilidade do operador aeroportuário atual, ressalvadas as despesas da Concessionária referentes às obrigações contidas no item 4.11.

4.15. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o operador aeroportuário atual que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos.

4.16. A partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término da Fase de Transferência Operacional, os valores devidos em decorrência dos contratos de que trata o item 4.15 deverão ser pagos à Concessionária.

4.17. Caberá ao operador aeroportuário atual notificar os seus prestadores de serviços de que seus contratos serão rescindidos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término da Fase de Transferência Operacional, sendo o responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.

4.18. Durante a Fase de Transferência Operacional, os empregados do operador aeroportuário atual alocados no(s) Aeroporto(s) AmpliAR continuarão na condição de contratados do respectivo operador, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados.

4.18.1. O operador aeroportuário atual deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto à Concessionária.

4.19. A Concessionária poderá adquirir do operador aeroportuário atual os itens de estoque, por exemplo, materiais de consumo e peças de reposição, ficando este impedido de retirá-los do sítio aeroportuário até o final da Fase de Transferência Operacional.

4.20. O Poder Concedente declarará que a Fase de Transferência Operacional foi concluída após o decurso de tempo mínimo de 15 (quinze) dias e quando satisfeitas as condições previstas no Apêndice C – PTO-AmpliAR.

4.21. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final da Fase de Transferência Operacional, observados o disposto no item 4.10.

4.21.1. A partir da data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, o operador aeroportuário atual não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.

4.22. Eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou ao operador aeroportuário atual, quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre as partes, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da apresentação dos documentos comprobatórios.

Seção III – Da Fase de Investimentos

4.23. Após a manifestação final do Poder Público com relação ao RDI, e considerando a viabilidade dos investimentos, terá início a Fase de Investimentos, que contempla as atividades de ampliação e adequação do(s) Aeroporto(s) AmpliAR para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e obrigações de investimentos estabelecidas no PEA-AmpliAR.

4.24. A Fase de Investimentos terá a duração máxima prevista no PEA-AmpliAR, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

Seção IV – Da Fase de Operação e Manutenção

4.25. Após a Fase de Investimentos, inicia-se a Fase de Operação e Manutenção, na qual o(s) Aeroporto(s) AmpliAR deverá(ão) operar conforme o disposto neste Anexo, no Contrato de Concessão, na legislação e nas normas aplicáveis.

5. DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

5.1. Os riscos decorrentes da ampliação, manutenção e exploração do(s) Aeroporto(s) AmpliAR serão alocados ao Poder Concedente e à Concessionária, consoante as seguintes disposições.

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.5.1 deste Anexo:

5.2.1. mudanças no projeto por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do projeto com a legislação em vigor à época da realização do investimento ou com as informações contidas no PEA-AmpliAR;

5.2.2. alterações na especificação do serviço decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes;

5.2.3. criação, alteração ou extinção de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público;

5.2.4. criação, extinção e alterações não contratualmente previstas de Tarifas Aeroportuárias;

5.2.5. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda, observado o item 5.5.26;

5.2.5.1. para os fins do item 5.2.5, entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.

5.2.6. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigentes que cubram o evento;

5.2.7. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital MPOR nº [•]/2025, assim como os custos decorrentes de tal evento;

5.2.8. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 4.18;

5.2.9. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores à assunção das operações pela Concessionária;

5.2.10. custos relacionados a passivos ambientais que tenham origem anterior à data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025 e não atendam o disposto no item 5.5.27;

5.2.11. a concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI; e

5.2.12. impactos decorrentes da reforma tributária objeto da Emenda Constitucional nº 132/2023.

5.3. A redução ou flexibilização de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas da ANAC não ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

5.4. Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à presente Concessão.

Seção II – Dos Riscos da Concessionária

5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:

5.5.1. aumentos de preço nos insumos para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias, nos termos do item 5.2.5;

5.5.2. investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos;

5.5.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto;

5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;

5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;

5.5.6. estimativa incorreta do cronograma de execução dos investimentos;

5.5.7. prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras;

5.5.8. situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para a execução das obras, salvo no tocante ao item 5.2.7;

5.5.9. aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros;

5.5.10. variação das taxas de câmbio;

5.5.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto;

5.5.12. inadimplência dos Usuários pelo pagamento das Tarifas;

5.5.13. prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente pela Concessionária ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, em decorrência de obras ou da prestação dos serviços;

5.5.14. prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras;

5.5.15. mudanças dos projetos apresentados pela Concessionária que não tenham sido solicitadas pela ANAC, com exceção do disposto nos itens 5.2.1 e 5.2.2;

5.5.16. mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC;

5.5.17. greves realizadas por empregados contratados pela Concessionária ou pelas subcontratadas e prestadoras de serviços à Concessionária;

5.5.18. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto nos itens 5.2.8 e 5.2.9;

5.5.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais;

5.5.20. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro;

5.5.21. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final da transição operacional;

5.5.22. custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.9.2 deste Anexo, bem como de eventuais reassentamentos e realocações;

5.5.23. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários;

5.5.24. custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, observado o item 5.2.2;

5.5.25. custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço;

5.5.26. custos relacionados a passivos ambientais que tenham origem anterior à data de publicação do Edital MPOR nº [•]/2025 e que:

5.5.26.1. estejam indicados nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental;

5.5.26.2. estejam indicados em relatórios e estudos públicos;

5.5.26.3. estejam indicados em processos administrativos públicos ou processos judiciais que forem instaurados até a data de publicação do Edital MPOR nº [•]/2025; ou

5.5.26.4. possam ser identificados por meio de inspeções visuais e simples observações de campo no sítio aeroportuário.

5.5.27. quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item 5.2.

5.6. A Concessionária declara:

5.6.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos neste Anexo; e

5.6.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025 ao Contrato de Concessão.

5.7. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.

6. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Seção I - Das Receitas Tarifárias

6.1. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no Apêndice B – Tarifas-AmpliAR deste Anexo, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido Apêndice.

6.2. As Tarifas aplicadas pela Concessionária estarão limitadas aos tetos estabelecidos no Apêndice B, observadas as regras de reajuste presentes no Contrato de Concessão, sem a exigência de processo de consulta prévia, e sem a aplicação dos fatores X e Q.

6.2.1. Alterações dos valores das Tarifas deverão ser informadas ao público, às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

Seção II - Das Receitas Não Tarifárias

6.3. A Concessionária poderá explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.

6.4. A exploração de atividades econômicas que envolva a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário deverá observar os subitens abaixo e a Resolução ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014 e suas alterações, ou outra norma que a substituir.

6.4.1. A remuneração pela utilização das áreas comerciais é de livre negociação entre a Concessionária e a parte interessada, observado o regime próprio aplicável a estas contratações.

6.4.2. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

6.4.3. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais para a realização das atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo será pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes a partir de critérios objetivos, sem a exigência de processo de consulta prévia, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.

Seção III - Revisão Extraordinária

6.5. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I deste Anexo, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:

6.5.1. Para efeitos do disposto no item 6.5, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a R\$2.000.000,00 (dois milhões de reais) com data base no mês de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, corrigidos pelo IPCA.

6.5.2. Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o valor a que se refere o item 6.5.1 para cada evento de forma isolada.

6.6. Aplicam-se os outros regramentos referentes a reequilíbrios econômico-financeiros previstos no Contrato de Concessão ou nos normativos da Agência aplicáveis.

7. DOS SEGUROS E DAS GARANTIAS DE EXECUÇÃO CONTRATUAL

7.1. Aplica(m)-se ao(s) Aeroporto(s) AmpliAR as disposições relativas aos seguros estabelecidas no Contrato de Concessão, inclusive quanto às coberturas a serem contratadas.

7.1.1. O(s) Aeroporto(s) AmpliAR deverão constar no rol de “Locais Segurados” das apólices de seguros obrigatórios previstas no contrato a partir da data de eficácia do Termo Aditivo nº [•]/2025.

7.2. O valor da Garantia de Execução Contratual mantida pela Concessionária deverá ser acrescentado de R\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais) para cada Aeroporto do Programa AmpliAR incluído no Contrato de Concessão.

7.2.1. Após o adimplemento das obrigações de investimentos previstos no Apêndice A deste Anexo (PEA-AmpliAR) o valor adicional da Garantia de Execução Contratual poderá ser reduzido em 50%.

7.3. O valor de que trata o item 7.2 será reajustado na forma do Contrato de Concessão, considerando como data base o mês de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025.

8. DAS PENALIDADES

8.1. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento das obrigações previstas neste Anexo, a ANAC poderá aplicar multas, conforme eventos e valores definidos nas tabelas a seguir:

Tabela A – Infrações Gerais

REF	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
A-01	Deixar de apresentar o Relatório de Diagnóstico Inicial, no prazo e na forma estabelecidos no presente Anexo.	R\$ 50.000,00	Diária, por Aeroporto
A-02	Deixar de dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à	R\$ 600.000,00	Mensal, por Aeroporto

	prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, nos termos e prazos definidos neste Anexo e na regulamentação expedida pela ANAC.		
A-03	Deixar de apresentar a planta georreferenciada com memorial descritivo e Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) da poligonal do sítio aeroportuário.	R\$ 30.000,00	Diária, por Aeroporto
A-04	Deixar de apresentar o cronograma de realização dos investimentos nos prazos e condições dispostos neste Anexo ou fixados pela SAC ou pela ANAC.	R\$ 30.000,00	Diária, por Aeroporto
A-05	Realizar cobranças em desacordo com o disposto no presente Anexo.	R\$ 25.000,00	Por Evento
A-06	Deixar de informar ao público, às empresas aéreas e aos demais usuários dos aeroportos, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência.	R\$ 50.000,00	Por Evento
A-07	Não observar o teto tarifário estabelecido no presente Anexo.	R\$ 25.000,00	Por Evento
A-08	Deixar de observar, no(s) Aeroporto(s) AmpliAR, as isenções e os benefícios tarifários previstos em leis e normativos vigentes.	R\$ 50.000,00	Por Evento

Tabela B – Infrações relacionadas a Obras e Investimentos

REF	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
B-01	Deixar de executar os investimentos em infraestrutura, na área de movimento de aeronaves, conforme os termos estabelecidos no Apêndice A deste Anexo (PEA-AmpliAR), no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses.	R\$ 4.700.000,00	Mensal, por Aeroporto
B-02	Deixar de adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio,	R\$ 2.500.000,00	Mensal, por Aeroporto

	conforme os termos estabelecidos no Apêndice A deste Anexo (PEA-AmpliAR), no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses.		
--	--	--	--

8.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento das demais obrigações estabelecidas no presente Anexo, não previstas no item anterior, a ANAC poderá aplicar multas conforme a tabela a seguir:

Tabela C - Matriz de Ponderação da Penalidade de Multa
(Infrações tipificadas de forma não específica)

		DANOS				
		MUITO BAIXOS	BAIXOS	MODERADOS	ALTOS	MUITO ALTOS
VANTAGENS	INEXISTENTES	R\$ 10.000,00	R\$ 15.000,00	R\$ 33.750,00	R\$ 113.906,25	R\$ 57.000,00
	MUITO BAIXAS	R\$ 12.000,00	R\$ 18.000,00	R\$ 40.500,00	R\$ 136.687,50	R\$ 69.000,00
	BAIXAS	R\$ 17.280,00	R\$ 25.920,00	R\$ 58.320,00	R\$ 196.830,00	R\$ 99.000,00
	MODERADAS	R\$ 29.859,84	R\$ 44.789,76	R\$ 100.776,96	R\$ 340.122,24	R\$ 1.728.000,00
	ALTAS	R\$ 61.917,36	R\$ 92.876,05	R\$ 208.971,10	R\$ 705.277,48	R\$ 3.542.400,00
	MUITO ALTAS	R\$ 154.070,22	R\$ 231.105,32	R\$ 519.986,98	R\$ 1.754.956,05	R\$ 8.716.800,00

8.3. A definição do valor da multa para as infrações enquadradas na Tabela C será realizada mediante análise do caso concreto, devendo ser considerados, quando aplicáveis, os seguintes critérios de ponderação:

8.3.1. as normas técnicas e de prestação de serviço;

8.3.2. a capacidade aeroportuária indisponibilizada;

8.3.3. os danos, efetivos ou potenciais, resultantes da infração, para o serviço e para os usuários, inclusive quanto à exposição da integridade física de pessoas a riscos;

8.3.4. o número de usuários atingidos pelo evento; e

8.3.5. as vantagens, efetivas ou potenciais, auferidas pela Concessionária em virtude da infração praticada.

8.4. A definição do valor da multa para as infrações enquadradas na Tabela C decorrerá do cruzamento dos critérios descritos nos subitens 8.3.1 a 8.3.4 com o critério descrito no subitem 8.3.5.

8.5. Quando da aplicação da penalidade, os valores das multas dispostos nas tabelas A, B e C acima deverão ser atualizados considerando a variação do IPCA entre o mês de eficácia do Termo Aditivo nº [•]/2025 e o mês anterior à decisão em primeira instância.

8.6. No processo de cálculo do valor base da multa aplicável às infrações descritas na Tabela B – Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos, poderão ser consideradas entregas parciais, desde que a parte da infraestrutura entregue se encontre efetivamente disponibilizada e apta à operação aeroportuária, tanto funcionalmente quanto tecnicamente.

8.6.1. Na hipótese de ocorrência da situação prevista neste item, os valores indicados na tabela serão reduzidos de forma proporcional ao efetivo ganho operacional propiciado pela parte da infraestrutura entregue em comparação com o contratualmente exigido.

8.7. As multas aplicáveis às infrações de natureza continuada incidirão da data de cessação do cumprimento da obrigação até a data em que este seja retomado, ou da data de decurso do prazo fixado, contratualmente ou por determinação da ANAC, até a data em que seja verificado o adimplemento da obrigação ou o atendimento da determinação, sem necessidade de nova intimação para tanto.

8.7.1. Para efeito de cessação do cômputo da multa aplicável às infrações de natureza continuada, caberá ao interessado comunicar à ANAC a retomada do cumprimento da obrigação contratual ou o atendimento da determinação fixada, apresentando provas inequívocas dos fatos alegados, mediante o encaminhamento de relatórios que contenham laudos, inclusive fotográficos, se necessário, ou por outros meios aptos à comprovação das informações apresentadas.

8.8. Nas infrações com multas de incidência mensal, a fração de mês será considerada como mês integral:

8.8.1. independentemente do número de dias, no primeiro mês em que ocorrer a infração;

8.8.2. se igual ou superior a 15 (quinze) dias, nos demais meses.

8.9. Ressalvado o disposto nos itens anteriores deste Capítulo, os valores das multas dispostos nas tabelas A e B do item 8.1 e na tabela C do item 8.2 deste Anexo não serão objeto de dosimetria com base nas demais previsões do Contrato de Concessão ou de seus demais anexos.

8.9.1. Aplicam-se aos valores das multas dispostos nas tabelas A e B do item 8.1 e na tabela C do item 8.2 deste Anexo as circunstâncias atenuantes e agravantes de que trata o art. 32 da Resolução ANAC nº 599, de 14 de dezembro de 2020, bem como o disposto no art. 34 daquele mesmo diploma.

APÊNDICE A

PLANO DE EXPLORAÇÃO AERPORTUÁRIA AMPLIAR (PEA-AMPLIAR)

1. INTRODUÇÃO

1.1. O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA-AmpliAR):

- 1.1.1. detalha e especifica o objeto da concessão do(s) Aeroporto(s) Regional(ais) da 1ª rodada do AmpliAR;
- 1.1.2. estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária;
- 1.1.3. estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura;
- 1.1.4. define as obrigações relativas ao monitoramento da qualidade de serviços.

2. OBJETO DA CONCESSÃO

2.1. Constitui objeto da Concessão do(s) Aeroporto(s) AmpliAR a execução das seguintes atividades, que devem ser cumpridas pela Concessionária durante todo o prazo da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações previstas no Contrato:

- 2.1.1. A prestação dos serviços de embarque, desembarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, bem como todos os demais serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária;
- 2.1.2. A exploração eficiente do(s) Complexo(s) Aeroportuário(s), de forma a disponibilizar aos Usuários a infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento do(s) Aeroporto(s) AmpliAR;
- 2.1.3. A manutenção de todas as instalações, bens e equipamentos existentes e implementados no(s) Complexo(s) Aeroportuário(s), conforme a legislação e regulamentação em vigor;
- 2.1.4. A execução das melhorias no prazo previsto neste PEA-AmpliAR, com vistas a ampliar e adequar a infraestrutura aeroportuária do(s) Complexo(s) Aeroportuário(s) e a qualidade dos serviços prestados aos Usuários;
- 2.1.5. O pleno atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária previstas neste PEA-AmpliAR durante todo o período de realização do objeto da Concessão, mediante a realização de investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários;
- 2.1.6. O provimento de capacidade adequada para o atendimento dos Usuários, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, vias de acesso, dentre outras; e
- 2.1.7. O monitoramento da qualidade de serviço durante todo o período de realização do objeto da Concessão, conforme Parte I deste PEA-AmpliAR.

2.2. Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, inclusive quando prestados por meio da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA), a aquisição, instalação, operação e manutenção dos equipamentos relacionados aos seguintes serviços e facilidades:

- 2.2.1. Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);
- 2.2.2. Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);
- 2.2.3. Meteorologia (MET);

2.2.4. Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM);

2.2.5. Busca e Salvamento (SAR); e

2.2.6. Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta), que são de responsabilidade da Concessionária.

2.3. A Concessionária será responsável pelos custos decorrentes da eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 2.2.1 a 2.2.6, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária ou exigência contratual, inclusive a construção de novas instalações com características construtivas similares às instalações desativadas, com toda a infraestrutura necessária e suficiente para que os equipamentos de responsabilidade do Poder Público estejam aptos a operar.

2.4. A Concessionária poderá, após anuência prévia do órgão competente, realizar investimentos e benfeitorias relacionadas aos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, ressalvado que sob nenhuma hipótese fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

3. ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

3.1. Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.

3.1.1. A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.

3.2. Os terminais de passageiros deverão oferecer conforto ambiental aos Usuários, em especial, confortos térmico, acústico, luminoso e ergonômico.

3.3. Os terminais de passageiros deverão ser dotados dos equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação.

3.4. Nos terminais de passageiros, as circulações internas nos componentes operacionais e entre eles deverão ser capazes de atender adequadamente aos Usuários, além de proporcionar visão desobstruída e percursos desimpedidos e simplificados.

3.4.1. As áreas comerciais, mobiliários e equipamentos não devem impactar significativamente a mobilidade dos Usuários nas áreas de espera.

3.5. O planejamento e a operação dos terminais de passageiros deverão considerar a distância que os passageiros percorrerão nos fluxos operacionais existentes, como embarque, desembarque e conexão.

3.6. Os terminais de passageiros deverão possuir, conforme aplicável, sistemas, instalações e equipamentos para circulação vertical, como escadas fixas, escadas rolantes e elevadores, que permitam o atendimento adequado ao fluxo de Usuários.

3.7. Nas salas de embarque de terminais de passageiros, deverá ser provido espaço adequado e suficiente para formação de filas pré-embarque, próximo aos portões de embarque, de forma que a identificação das filas seja simplificada e que não haja confluência entre filas, entre filas e áreas de circulação e entre filas e elementos estruturais, mobiliário ou áreas comerciais adjacentes.

3.8. Nos componentes operacionais de terminais de passageiros em que haja formação de filas para atendimento, deverão ser delimitados espaços adequados entre as áreas destinadas à formação de filas e os postos de atendimento, considerando o comportamento dos Usuários e as dimensões das bagagens e/ou dos carrinhos de bagagens.

3.9. Os terminais de passageiros deverão dispor de sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente para orientar adequadamente os Usuários em suas necessidades (wayfinding).

3.9.1. A sinalização deverá obedecer a uma ordem hierárquica, tendo preferência as necessidades operacionais em relação às comunicações comerciais.

3.10. As instalações, os equipamentos e a operação dos sistemas de processamento de bagagens devem atender adequadamente aos usuários, observando os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e generalidade.

3.11. As áreas de triagem e/ou de conexão de bagagens e cargas devem ser adequadamente dimensionadas, buscando a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio, de maneira adequada aos procedimentos de operação em solo

3.12. A Concessionária deverá disponibilizar, conforme aplicável, os recursos físicos para realização da inspeção de segurança da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

3.12.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

3.13. As vias internas ao sítio aeroportuário de acesso aos terminais de passageiros, aos estacionamentos de veículos e às demais infraestruturas deverão dispor de iluminação adequada e sinalização horizontal e vertical clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

3.14. Os estacionamentos de veículos deverão dispor de demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

3.15. Os meios-fios para embarque e para desembarque de Usuários deverão prever espaços e condições para o atendimento adequado aos Usuários.

3.16. Deverão ser disponibilizados, ao longo de toda a concessão, espaços adequados no sítio aeroportuário para a integração eficiente e simplificada do acesso aos terminais de passageiros com outros modais de transporte.

3.17. A estrutura do pavimento da pista de pouso e decolagem, das pistas de táxi e dos pátios de aeronaves deverá ser capaz de resistir ao tráfego de aeronaves por, no mínimo, dois anos após o fim da concessão.

3.18. O terminal deverá dispor de sanitários, fraldários e demais equipamentos e infraestruturas exigidos pela regulamentação.

3.19. Os requisitos, especificações e procedimentos não detalhados neste Contrato deverão seguir a regulamentação específica do setor e, subsidiariamente, as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e de outras entidades ou referências técnicas de reconhecimento internacional no tema.

3.20. Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 3.1. a 3.19.

4. MELHORIAS DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

4.1. A Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura dos aeroportos incluídos na concessão, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data da manifestação final do Poder Público com relação ao Relatório de Diagnóstico Inicial, conforme abaixo:

4.1.1. Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas e outros sistemas de apoio, conforme Especificações Mínimas de Infraestrutura Aeroportuária deste PEA-AmpliAR, devendo a infraestrutura estar plenamente operacional ao final do prazo.

4.1.2. O terminal de passageiros deverá ser dimensionado conforme as áreas mínimas por componente estabelecidas na Tabela 2 da Parte II deste PEA-AmpliAR para os aeroportos da Faixa.

4.1.2.1. A área mínima estabelecida na Tabela 2 da Parte II deste PEA-AmpliAR considera apenas as áreas líquidas estritamente operacionais, efetivamente utilizadas pelos Usuários para espera e/ou formação de filas, a depender do componente operacional analisado.

4.1.2.2. Não incluem nas áreas mínimas as áreas de circulação horizontal e vertical, espaços ocupados por equipamentos, sistemas, elementos decorativos ou áreas de estoque de carrinhos de bagagem, áreas de banheiros, componentes estruturais e instalações prediais, espaços inacessíveis pelos passageiros, áreas ocupadas por concessões comerciais e áreas de controle de bilhetes para embarque.

4.1.3. O terminal de passageiros deverá ser dotado dos equipamentos listados na Tabela 3 da Parte II deste PEA-AmpliAR, na quantidade mínima prescrita na tabela para os aeroportos da Faixa.

4.2. Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data da manifestação final do Poder Público com relação ao Relatório de Diagnóstico Inicial, os seguintes investimentos em infraestrutura:

4.2.1. Realizar os investimentos em infraestrutura na área de movimento de aeronaves, atendendo às especificações da Tabela 4 da Parte II deste PEA-AmpliAR, devendo estar plenamente operacionais.

4.2.1.1. Para a adequação do comprimento e da largura da pista de pouso e decolagem, deverá ser adotado o maior valor entre as dimensões atualmente constantes na Lista de Características de Aeródromo (LCA) e as dimensões mínimas estabelecidas na Tabela 4 da Parte II deste PEA-AmpliAR.

- 4.2.2. Prover áreas totais de pátio de aeronave, considerando a área requerida para as operações da Aviação Geral, conforme estabelecidas na Tabela 5 da Parte II deste PEA-AmpliAR, e garantir área adequada para acomodar, de forma simultânea e independente:
- 4.2.2.1. pelo menos 5 (cinco) posições código B, para os aeroportos enquadrados na Faixa 0;
 - 4.2.2.2. pelo menos 4 (quatro) posições código B e 1 (uma) posição código C, para os aeroportos enquadrados na Faixa 1;
 - 4.2.2.3. pelo menos 3 (três) posições código C, para operações diurna e noturna, para os aeroportos enquadrados nas Faixas 2 e 3; e
 - 4.2.2.4. pelo menos 5 (cinco) posições código C, para operações diurna e noturna, para os aeroportos enquadrados na Faixa 4.
- 4.2.3. Garantir que os valores Pavement Classification Number (PCN) das pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátios de aeronaves atendam, no mínimo, aos requisitos estabelecidos na Tabela 5 da Parte II deste PEA-AmpliAR.
- 4.2.3.1. A análise do PCN deverá considerar o mix e frequência de aeronaves compatíveis com a previsão de operação em cada aeródromo.
 - 4.2.3.2. Poderão ser considerados valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II deste PEA-AmpliAR.
- 4.2.4. Prover Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (SESCINC) conforme regulamento em vigor.
- 4.2.4.1. A Concessionária deverá manter o SESCINC operacional onde já implantado para atender operações regulares (RBAC 121), em conformidade com o disposto no RBAC 153 para esse serviço.
 - 4.2.4.2. O SESCINC deverá ser disponibilizado, no mínimo, durante os horários das operações, acrescidos de 1 (hora) antes e 1 (uma) hora após as operações, conforme estabelecido pelo RBAC nº 121.
 - 4.2.4.3. A Concessionária deverá prover SESCINC nos Aeroportos listados na Tabela 6 da Parte II deste PEA-AmpliAR, independentemente de exigência normativa, em conformidade com Categoria Contra Incêndio do Aeródromo (CAT) e classe do aeroporto especificadas.
- 4.3. A Concessionária deverá solicitar prévia autorização da ANAC para a realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura.
- 4.4. Na realização dos investimentos de que trata este Anexo, a Concessionária deve observar o enquadramento do(s) Aeroporto(s) AmpliAR em suas respectivas faixas, conforme a Tabela 1 da Parte II deste PEA-AmpliAR.

PARTE I – PEA-AMPLIAR

QUALIDADE DE SERVIÇO

1. Para fins de Monitoramento da Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto nesta Parte.

Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço

2. A Concessionária deverá dispor de Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.

3. O acesso ao Sistema deverá ser amplo e simplificado, permitindo o registro tempestivo das demandas dos usuários do aeroporto.

4. A Concessionária deverá divulgar a existência do Sistema aos Usuários, prestando informações completas acerca dos canais de comunicação disponíveis para o registro e acompanhamento de ocorrências sob sua responsabilidade.

5. O Sistema deverá entrar em operação em até 180 dias contados a partir da data de eficácia do Termo Aditivo nº [•]/2025.

6. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:

- a) Identificador único e sequencial;
- b) Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
- c) Dados de contato do manifestante; e
- d) Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento.

7. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.

8. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do Sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:

- a) Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
- b) Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema de que trata esta Parte I; e
- c) Registro das ações planejadas, ações realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.

9. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo. A Concessionária deverá manter os dados do Sistema armazenados pelo prazo mínimo de 5 anos.

PARTE II – PEA-AMPLIAR

TABELAS INFRAESTRUTURA

Tabela 1 – Enquadramento dos aeroportos nas Faixas

Aeródromo	Faixa
SBTK	1
SBIC	3
SBIH	3
SBVH	3
SNAB	0
SSKW	3
SWG N	3
SBLE	3
SDH2	0
SWBC	1
SWPI	3
SBUF	3
SNGI	3
SNGN	0
SNHS	1
SSRS	3
SWKQ	2
SBAC	3
SBJE	4

Tabela 2 - Áreas mínimas efetivas dos componentes operacionais

Componente Operacional	Área Mínima (m²)			
	Faixa 0	Faixa 1	Faixa 2	Faixas 3 e 4
Saguão de embarque	92,0	153,3	153,3	536,7
Área de formação de filas de check-in e despacho de bagagens	26,0	43,3	43,3	151,7
Área de formação de filas de inspeção de segurança	10,0	16,7	16,7	58,3
Sala de embarque (desconsidera áreas de circulação)	92,0	153,3	153,3	536,7

Sala de desembarque	34,0	56,7	56,7	198,3
Saguão de desembarque	51,0	85,0	85,0	297,5

Tabela 3 – Quantidade mínima de equipamentos para processamento de passageiros e bagagens

Unidades Processadoras	Equipamentos (un.)			
	Faixa 0	Faixa 1	Faixa 2	Faixas 3 e 4
Balcões de check-in	2	4	4	11
Canais de inspeção (pórtico detector de metais e <i>scanner</i>)	1	1	1	3
Portões de embarque	1	2	2	4
Assentos na sala de embarque	28	47	47	163
Esteira de restituição de bagagem	N/A	1	1	1

Tabela 4 - Diretrizes para adequação da infraestrutura em aeroportos existentes

Elementos de Infraestrutura	Situação esperada quanto à localização, configuração e características, conforme aplicabilidade	Faixa 0	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3	Faixa 4
	(referências normativas)	(C208_VFR D)	(AT72_VFR D/N)	(AT72_IFR D/N)	(3C jato_IFR D/N)	(4C jato_IFR D/N)
Comprimento da pista de pouso e decolagem	PAN 2024	>1.000 m	>1.280 m	>1.280m	>1.799 m	>2.150
Indicador de direção de vento (iluminado, quando prevista condição operacional Noturna)	154.301 (a) Indicadores de direção de vento	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Farol de aeródromo	154.305 (d) Farol do aeródromo	-	Sim	Sim	Sim	Sim
Pista de Pouso e Decolagem com largura mínima adequada para o código da aeronave crítica (e área de giro, se necessário)	154.201 (d) Largura de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
RESA física nas dimensões mínimas previstas para o código da aeronave e condição operacional estabelecida	154.209 Áreas de Segurança de Fim de	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

			Pista (RESA)					
Faixa preparada nivelada e livre de obstáculos com dimensões adequadas para o código da aeronave e condição operacional estabelecida			154.207 (d) Objetos em faixas de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			154.207 (e) Faixa preparada	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Pista(s) de Táxi com largura adequada para o código da aeronave crítica			154.217 (b) Largura de pistas de táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Acostamentos de pista(s) de táxi com dimensões adequadas para o código da aeronave crítica			154.219 Acostamentos de pista de táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Faixas de pista(s) de táxi com dimensões adequadas para o código da aeronave crítica			154.221 Faixas de pista de táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Sinalização Horizontal (SH)	Pistas de Pouso e Decolagem (PPD)	Cor e conspicuidade	154.303 (a) Disposições gerais	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Designação	154.303 (b) Sinalização horizontal de designação de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Eixo	154.303 (c) Sinalização horizontal de eixo de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Cabeceira (e cabeceira deslocada, se houver)	154.303 (d) Sinalização horizontal de cabeceira	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Ponto de Visada	154.303 (e) Sinalização horizontal de ponto de visada	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Borda	154.303 (g) Sinalização horizontal de borda de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		Área de giro (se houver)	154.303 (i) Sinalização horizontal	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Sinalização Luminosa (SL)	Pistas de Pouso e Decolagem (PPD)	Pistas de Táxi e Pátio (em rotas entre PPD e posições de estacionamento no pátio)		da área de giro de pista de pouso e decolagem					
			Área anterior à cabeceira (se houver)	154.405 Área anterior à cabeceira	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			Eixo	154.303 (h) Sinalização horizontal de eixo de pista de táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			Borda	154.403 Superfícies sem capacidade de suporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			Posição de Espera	154.303 (j) Sinalização horizontal de posição de espera de pista de pouso e decolagem	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			SH obrigatória (ponto de espera)	154.303 (p) Sinalização horizontal de instrução obrigatória	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			Taxilanes e "T" de parada	154.303 (m) Sinalização horizontal de posição de estacionamento de aeronaves	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
			Frangibilidade e das balizas	154.305 (a) Disposições gerais	-	Sim	Sim	Sim	Sim
			Borda	154.305 (p) Luzes de borda de pista de pouso e decolagem	-	Sim	Sim	Sim	Sim
			Cabeceira (e cabeceira deslocada, se houver)	154.305 (q) Luzes de cabeceira de pista e de barra lateral de cabeceira	-	Sim	Sim	Sim	Sim
			Fim de Pista	154.305 (r) Luzes de fim de pista	-	Sim	Sim	Sim	Sim
			Área de giro (se houver)	154.305 (y) Luzes da	-	Sim	Sim	Sim	Sim

Pistas de Táxi e Pátio (em rotas entre PPD e posições de estacionamento no pátio) PAPI em pelo menos uma das cabeceiras (predominante) Cerca Operacional de Aeródromo completa		área de giro de pista de pouso e decolagem					
	Stopway (se houver)	154.305 (v) Luzes de zona de parada	-	Sim	Sim	Sim	Sim
	Borda	154.305 (x) Luzes de borda de pista de táxi	-	Sim	Sim	Sim	Sim
	Iluminação de Pátio	154.305 (cc) Iluminação de pátios de aeronaves	-	Sim	Sim	Sim	Sim
		154.305 (j) Sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação	-	Sim	Sim	Sim	Sim
		IS Nº 107-001 Revisão K	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Tabela 5 - Áreas totais de pátio e valores mínimos de PCN para cada aeroporto			
Aeródromo	Área do pátio (m²)	PCN flexível (PPD e Taxi)	PCN rígido (Pátio)
SBTK	16.225	14/F/B/Y/T	12/R/B/Y/T
SBIC	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SBIH	18.202	42/F/B/Y/T	49/R/B/X/T
SBVH	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SNAB	6.000	11/F/B/Y/T	10/R/B/Y/T
SSKW	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SWG N	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SBLE	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SDH2	6.508	11/F/B/Y/T	10/R/B/Y/T
SWBC	16.225	14/F/B/Y/T	12/R/B/Y/T
SWPI	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T

SBUF	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SNGI	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SNGN	5.110	11/F/B/Y/T	10/R/B/Y/T
SNHS	16.225	31/F/B/Y/T	33/R/B/Y/T
SSRS	18.202	42/F/B/X/T	49/R/B/X/T
SWKQ	16.225	34/F/B/Y/T	33/R/B/Y/T
SBAC	18.202	36/F/A/X/U	33/R/B/Y/T
SBJE	27.782	45/F/B/X/T	51/R/B/X/T

Tabela 6 – SESCINC

Aeroporto	Classificação do Aeródromo	Categoria Contra Incêndio
SWPI	Classe II	CAT V
SSKW	Classe II	CAT V
SBVH	Classe II	CAT V
SBIH	Classe II	CAT V
SWG N	Classe II	CAT V
SBJE	Classe II	CAT VI
SBAC	Classe II	CAT V

PARTE III – PEA-AMPLIAR

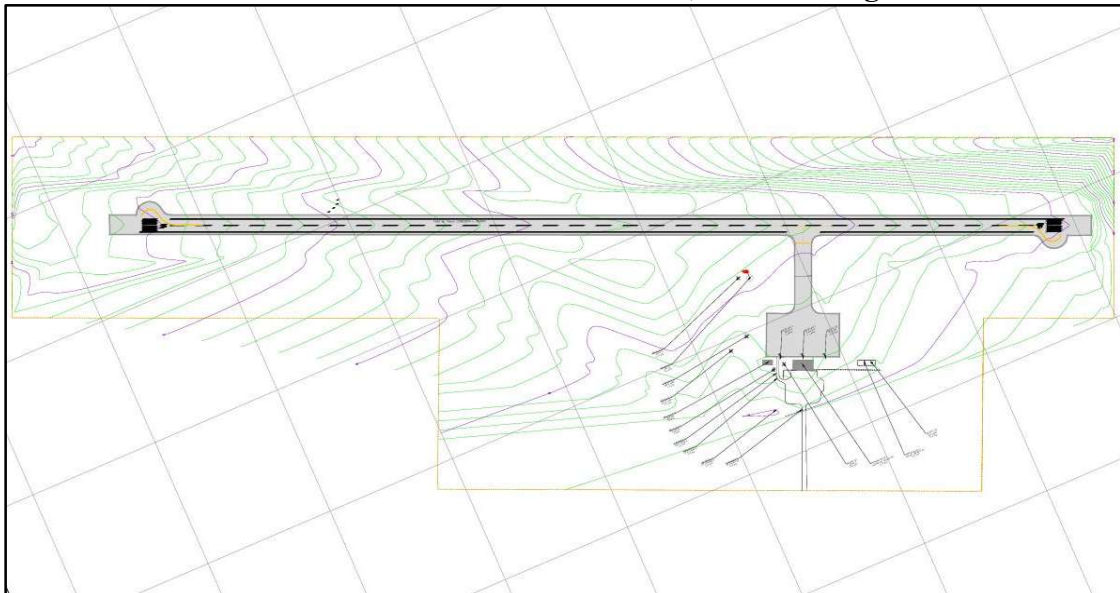
POLIGONAIS E PLANTAS

1. Aeroporto de Lençóis – Horácio de Matos (SBLE), Lençóis/BA

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Lençóis – Horácio de Matos (SBLE), Lençóis/BA, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.566.100,00 m², inscrita na Planta “AEROPORTO HORÁCIO MATTOS – PLANTA GERAL CADASTRAL DO AERÓDROMO”, datada de agosto de 2014, composta por partes das áreas a seguir descritas:

- a) Área de propriedade do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia – DERBA, de posse do Estado da Bahia, integrante da Matrícula nº 2.255, Livro nº RG/2015, Folhas nsº 01-01v., datada de 08 de setembro de 2015, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Lençóis/BA; e,
- b) Área em processo de regularização, objeto do Decreto Estadual de Desapropriação nº 6.305, datado de 26/03/1997 e da Escritura Pública de Desapropriação Amigável firmada em 18/12/1997, em favor do Estado da Bahia.

Figura 01 – Recorte Planta “AEROPORTO HORÁCIO MATTOS – PLANTA GERAL CADASTRAL DO AERÓDROMO”, datada de agosto de 2014.



Fonte: Estado da Bahia (2014).

2. Aeroporto de Paulo Afonso (SBUF), Paulo Afonso/BA

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Paulo Afonso (SBUF), Paulo Afonso/BA, de propriedade da União, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.466.769,18 m², inscrita na Planta “AEROPORTO DE PAULO AFONSO, PAULO AFONSO/BA (SBUF)”, datada de fevereiro de 2025, integrante da Matrícula nº 4.197, Livro nº 02-C, Folha nº 296, datada de 13 de março de 1990, do Cartório do Registro Geral de Imóvel da Comarca de Paulo Afonso/BA.

Figura 02 – Recorte Planta “AEROPORTO DE PAULO AFONSO, PAULO AFONSO/BA (SBUF)”, datada de fevereiro de 2025.



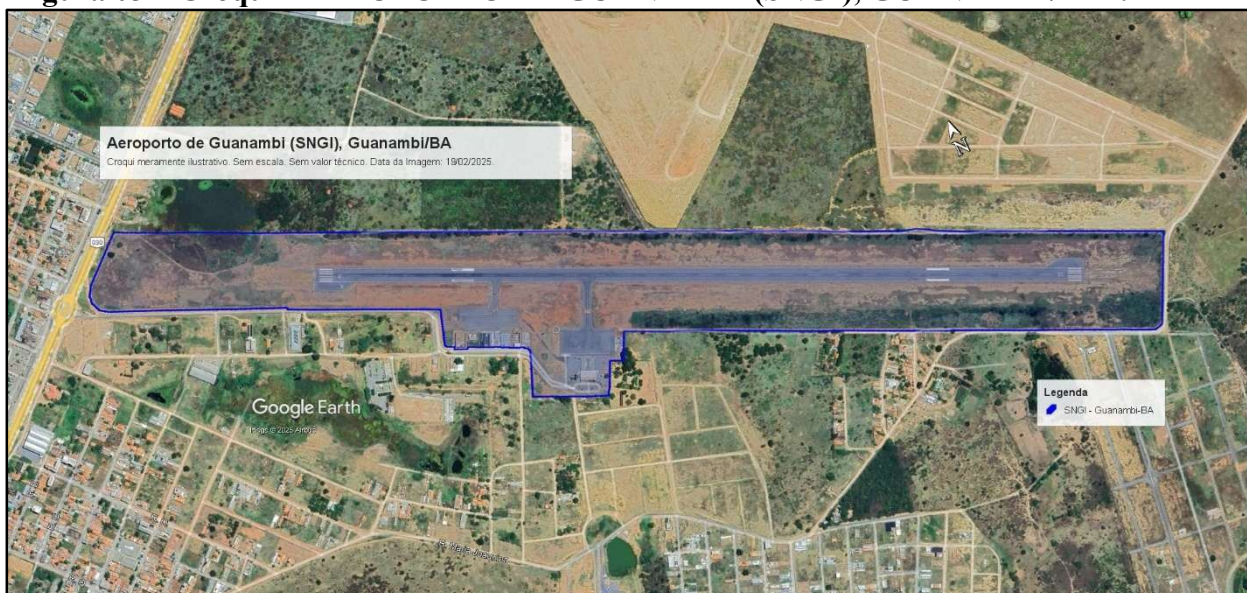
Fonte: UFSC/Labtrans (2025).

3. Aeroporto de Guanambi (SNGI), Guanambi/BA

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Guanambi - Isaac Moura Rocha (SNGI), Guanambi/BA, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximados 517.000,00 m², demarcada em branco e cinza na Planta “LEVANTAMENTO PLANIALTIMÉTRICO – NOVA ÁREA PATRIMONIAL DO AERÓDROMO DE GUANAMBI”, datada de dezembro de 2013, bem como ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE GUANAMBI (SNGI), GUANAMBI/BA” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 19/02/2025, composta por partes das áreas a seguir descritas:

- a) Área objeto da Escritura Pública de Doação datada de 31/07/1981;
- e,
- b) Outras áreas em processo de regularização.

Figura 03 – Croqui “AEROPORTO DE GUANAMBI (SNGI), GUANAMBI/BA”.



Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

4. Aeroporto de Serra Talhada - Santa Magalhães (SNHS), Serra Talhada/PE

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Serra Talhada - Santa Magalhães (SNHS), Serra Talhada/PE, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximados 800.000,00 m², ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE SERRA TALHADA - SANTA MAGALHÃES (SNHS), SERRA TALHADA/PE” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 29/05/2025, composta por partes das áreas a seguir descritas:

- a) Área inscrita na Planta denominada “CADASTRO SITUAÇÃO ATUAL” datada de março de 2019, objeto da Matrícula nº 6.314, do Cartório de Registro Geral de Imóveis de Serra Talhada/PE; e,
- b) Outras áreas em processo de regularização.

Figura 04 – Croqui “AEROPORTO DE SERRA TALHADA - SANTA MAGALHÃES (SNHS), SERRA TALHADA/PE”.



Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

5. Aeroporto de Garanhuns (SNGN), Garanhuns/PE

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Garanhuns (SNGN), Garanhuns/PE, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 436.500,00 m², disposta no Plano Aeroviário do Estado de Pernambuco (PAEPE, 1998, p. 44), objeto da Lei Municipal de Doação nº 2.170, datada de 12/08/1985, que autorizou o Município de Garanhuns/PE a doar, ao Estado de Pernambuco, área para construção do Aeroporto de Garanhuns/PE e, ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE GARANHUNS (SNGN), GARANHUNS/PE” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 22/11/2024.

Figura 05 – Croqui “AEROPORTO DE GARANHUNS (SNGN), GARANHUNS/PE”.



Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

6. Aeroporto de Araripina, Araripina/PE

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Araripina (SNAB), Araripina/PE, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximados 160.000,00 m², ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE ARARIPINA (SNAB), ARARIPINA/PE” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 11/02/2024.

- a) Área disposta no Plano Aeroviário do Estado de Pernambuco (PAEPE, 1998, p. 24); e,
- b) Outras áreas em processo de regularização.

Figura 06 – Croqui “AEROPORTO DE ARARIPINA (SNAB), ARARIPINA/PE”.



Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

7. Aeroporto de São Raimundo Nonato - Serra da Capivara (SWKQ), São Raimundo Nonato/PI

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de São Raimundo Nonato - Serra da Capivara (SWKQ), São Raimundo Nonato/PI, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximados 2.150.000,00 m², integrante da área objeto da Lei Municipal de Doação nº 40/03, sancionada, numerada, registrada e publicada em 13/03/2003 e ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE SÃO RAIMUNDO NONATO - SERRA DA CAPIVARA (SWKQ), SÃO RAIMUNDO NONATO/PI” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 10/12/2023.

Figura 07 – Croqui “AEROPORTO DE SÃO RAIMUNDO NONATO - SERRA DA CAPIVARA (SWKQ), SÃO RAIMUNDO NONATO/PI”.

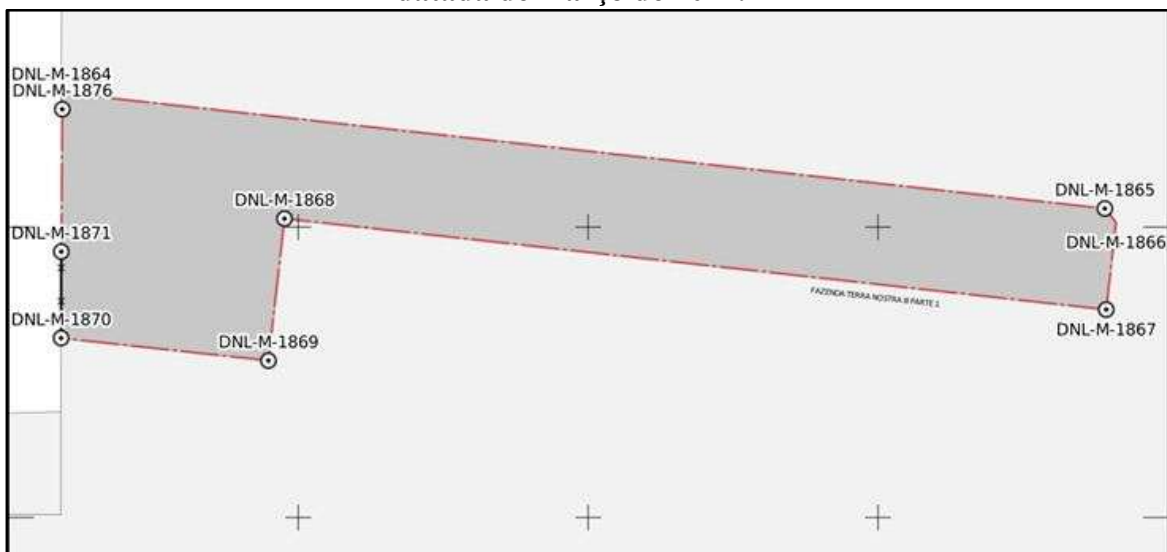


Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

8. Aeroporto de Porto Alegre do Norte (SDH2), Porto Alegre do Norte/MT

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto Regional de Porto Alegre do Norte (SDH2), Porto Alegre do Norte/MT, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 539.409,00 m², inscrita na Planta denominada “AEROPORTO DE PORTO ALEGRE DO NORTE” datada de março de 2024, objeto da Matrícula nº 27.733, Livro nº 02, Folhas 01-02, datada de 09 de agosto de 2023, do Cartório do 1º Registro Geral de Imóveis, Títulos e Documentos da Comarca de Porto Alegre do Norte/MT.

Figura 08 – Recorte Planta “AEROPORTO DE PORTO ALEGRE DO NORTE” datada de março de 2024.

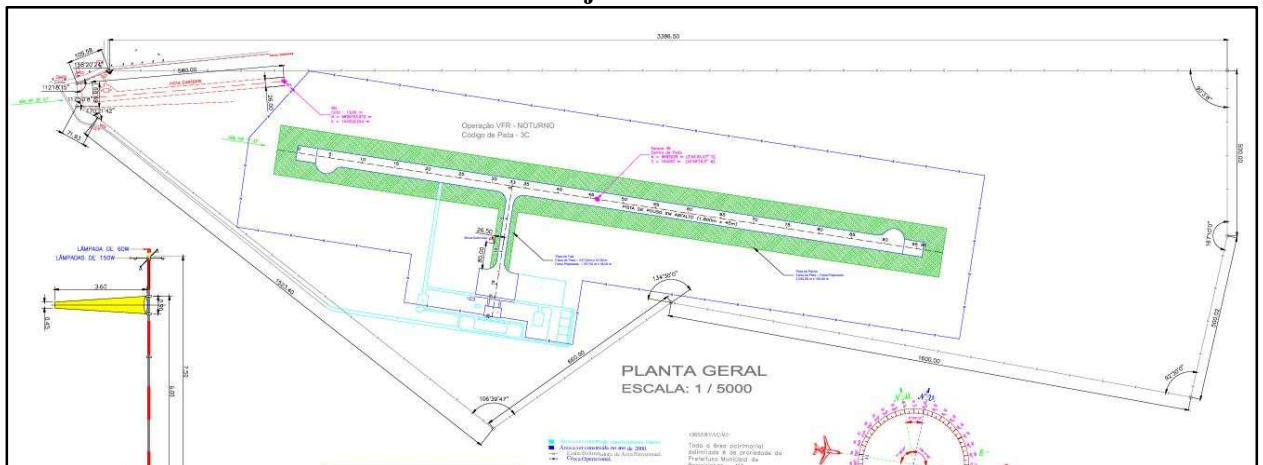


Fonte: Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA (2024).

9. Aeroporto de Barreirinhas (SSRS), Barreirinhas/MA

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Barreirinhas (SSRS), Barreirinhas/MA, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.215.000,00 m², delimitada como área/cerca operacional (em azul) na “PLANTA GERAL – AEROPORTO DE BARREIRINHAS – MA” datada de julho de 2000, integrante da Matrícula nº 49, Livro nº 2, Folha nº 49, datada de 14/09/1977, do Cartório de Registro Geral de Imóveis e Anexos da Comarca de Barreirinhas/MA.

Figura 09 – Recorte “PLANTA GERAL – AEROPORTO DE BARREIRINHAS – MA” datada de julho de 2000.

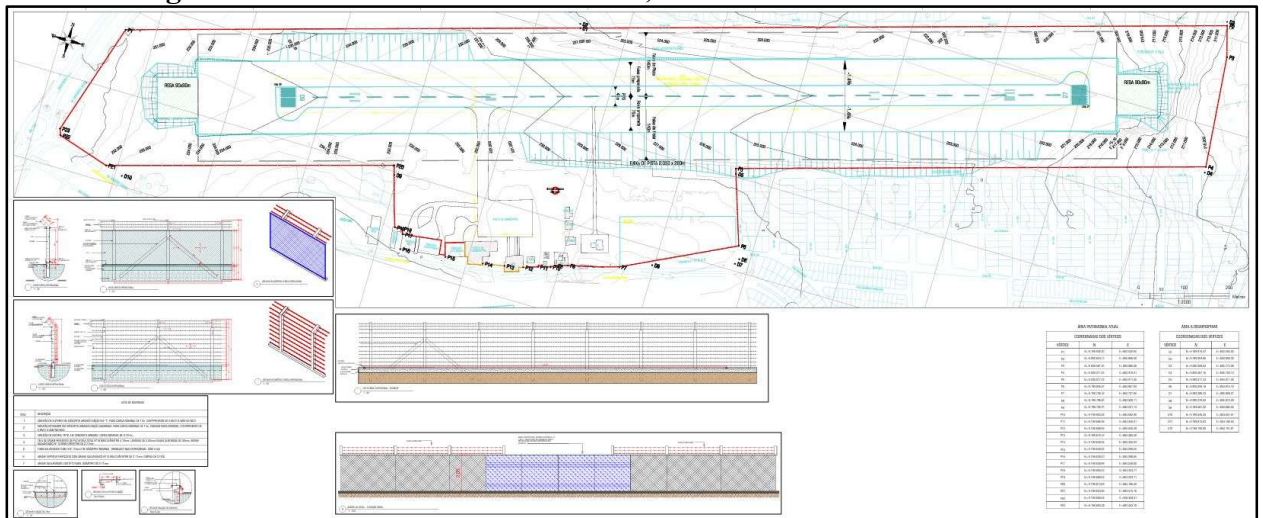


Fonte: Prefeitura municipal de Barreirinhas/MA (2000).

10. Aeroporto de Araguaína (SWG), Araguaína/TO

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Araguaína (SWG N), Araguaína/TO, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 923.721,86 m², inscrita na Planta denominada “AEROPORTO DE ARAGUAÍNA - TO - SWGN”, código SWGN-SEINFRA-CER-P01-R9, datada de outubro de 2020, objeto da matrícula nº 94.553 do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Araguaína/TO.

Figura 10 – Recorte Planta “AEROPORTO DE ARAGUAÍNA - TO - SWGN”, código SWGN-SEINFRA-CER-P01-R9, datada de outubro de 2020.



Fonte: Prefeitura Municipal de Araguaína/TO (2020).

11. Aeroporto de Cacoal (SSKW), Cacoal/RO

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Cacoal (SSKW), Cacoal/RO, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.708.088,00 m², integrante da Matrícula nº 10.278, Livro nº 02, Folha nº 01, datada de 28 de fevereiro de 2002 do Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Cacoal/RO e ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE CACOAL (SSKW), CACOAL/RO” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 15/05/2025.

Figura 11 – Croqui “AEROPORTO DE CACOAL (SSKW), CACOAL/RO”.

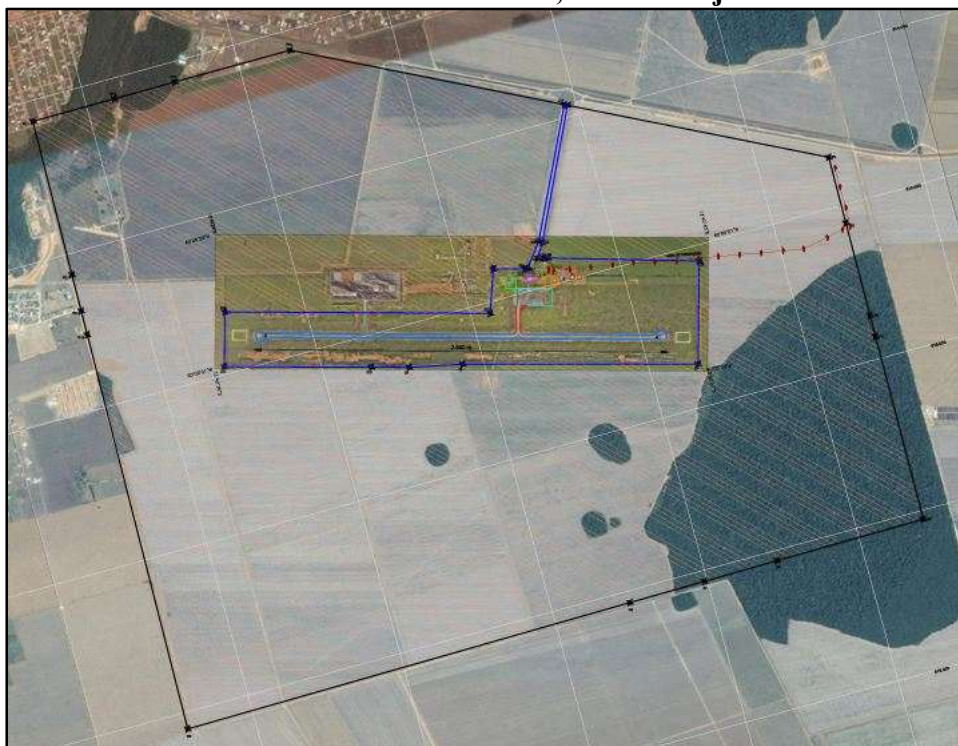


Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

12. Aeroporto de Vilhena (SBVH), Vilhena/RO

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Vilhena (SBVH), Vilhena/RO, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.459.742,50 m², inscrita como área civil na planta anexa à Portaria Conjunta nº 10, de 08 de novembro de 2018, denominada Planta “VILHENA – RO - ZONEAMENTO CIVIL-MILITAR DO AEROPORTO DE VILHENA”, datada de julho de 2017, integrante da Matrícula nº 279, Livro nº 2, Folha nº 1, datada de 09 de março de 1976, do Cartório do 1º Serviço Registral da Comarca de Vilhena/RO.

Figura 12 – Recorte Planta “VILHENA – RO - ZONEAMENTO CIVIL-MILITAR DO AEROPORTO DE VILHENA”, datada de julho de 2017.

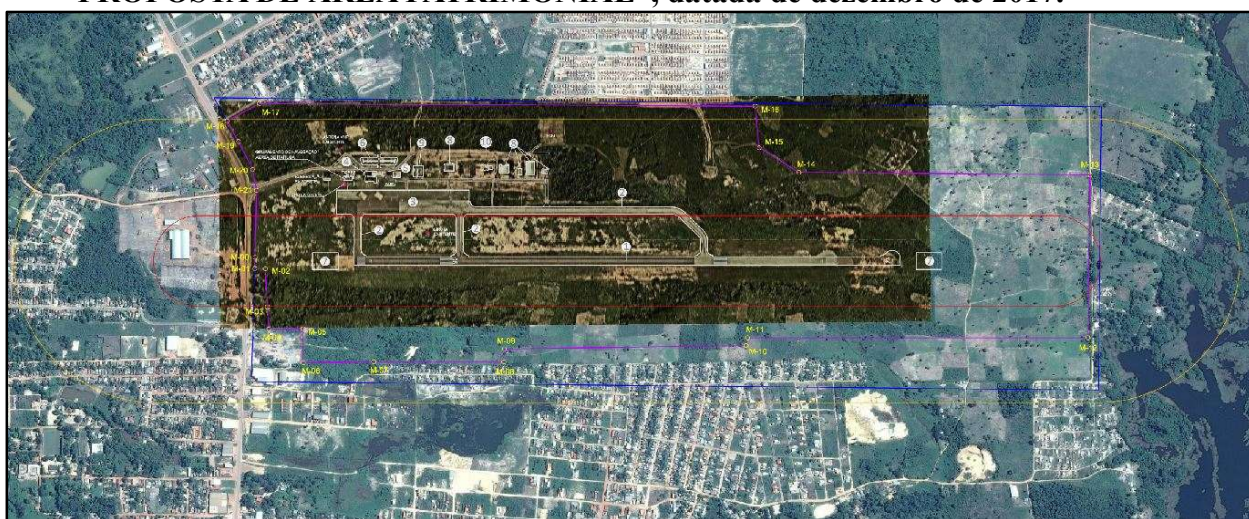


Fonte: UFSC/Labtrans (2017).

13. Aeroporto de Itaituba (SBIH), Itaituba/PA

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Itaituba (SBIH), Itaituba/PA, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 2.220.306,48 m², indicada como “ÁREA PATRIMONIAL PROPOSTA” (cor roxa) na Planta denominada “ITAITUBA-PA AEROPORTO DE ITAITUBA PROPOSTA DE ÁREA PATRIMONIAL”, datada de dezembro de 2017, integrante da Matrícula nº 1.762, Livro nº 02, Folha 01, datada de 26 de janeiro de 1984 do Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Itaituba/PA.

Figura 13 – Recorte Planta “ITAITUBA-PA AEROPORTO DE ITAITUBA PROPOSTA DE ÁREA PATRIMONIAL”, datada de dezembro de 2017.



Fonte: UFSC/Labtrans (2017).

14. Aeroporto de Tarauacá (SBTK), Tarauacá/AC

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil, do Aeroporto de Tarauacá (SBTK), Tarauacá/AC, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximados 250.000,00 m², integrante da planta “ÁREA TOTAL” datada de julho de 2023 e ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE TARAUCÁ (SBTK), TARAUCÁ/AC” obtido por meio do aplicativo *Google Earth* em imagem datada de 24/02/2023, composta por partes das áreas a seguir descritas:

- a) Área identificada como “GOVERNO DO ESTADO DO ACRE” na planta denominada “ÁREA TOTAL” datada de jul/2023; e
- b) Área identificada como “INFRAERO” na planta denominada “ÁREA TOTAL” datada de jul/2023.

Figura 14 – Croqui “AEROPORTO DE TARAUCÁ (SBTK), TARAUCÁ/AC”



Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

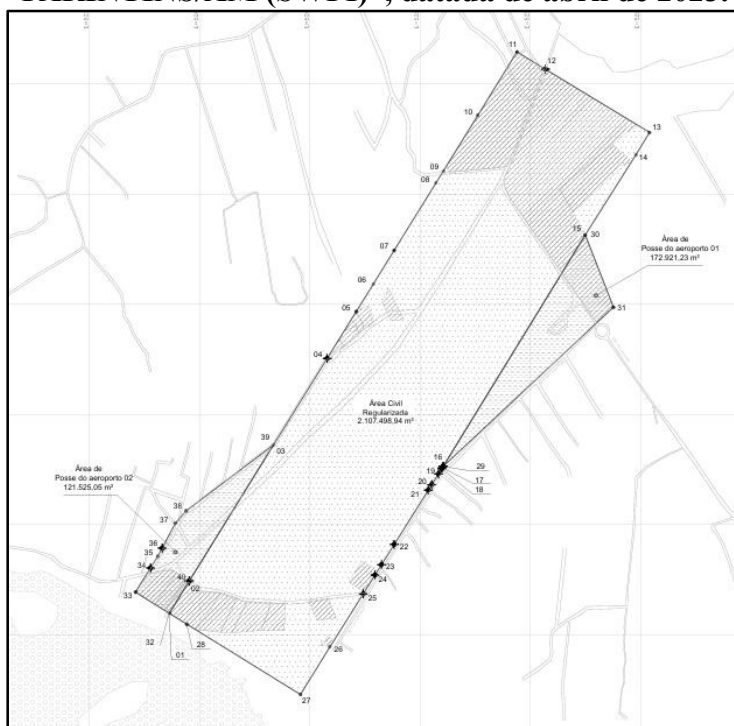
15. Aeroporto de Parintins (SWPI), Parintins/AM

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Parintins (SWPI), Parintins/AM, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 2.401.945,22 m², inscrita na Planta “AEROPORTO REGIONAL JÚLIO BELÉM PARINTINS/AM (SWPI)”, datada de abril de 2023, composta pelas áreas a seguir descritas:

a) Área de propriedade da União integrante da Matrícula nº 1.169, Livro nº 2-4, Folha nº 180, datada de 21 de julho de 1982, do Cartório de Notas do 1º Ofício da Comarca de Parintins/AM.

b) Áreas de propriedade de terceiros, identificadas na Planta “AEROPORTO REGIONAL JÚLIO BELÉM PARINTINS/AM (SWPI)”, datada de abril de 2023, como “ÁREA DE POSSE DO AEROPORTO 01” e “ÁREA DE POSSE DO AEROPORTO 02”.

Figura 15 – Recorte Planta “AEROPORTO REGIONAL JÚLIO BELÉM PARINTINS/AM (SWPI)”, datada de abril de 2023.

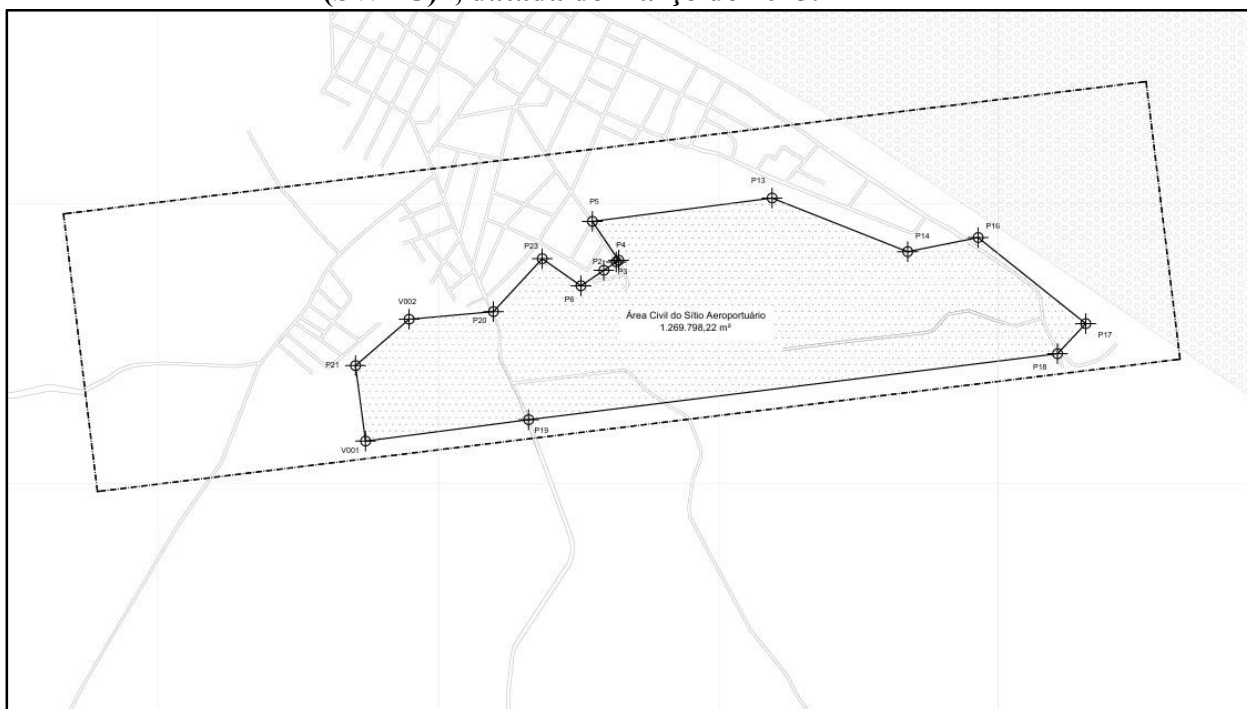


Fonte: UFSC/Labtrans (2023).

16. Aeroporto de Barcelos (SWBC), Barcelos/AM

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Barcelos (SWBC), Barcelos/AM, de propriedade da União, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.269.798,22 m², inscrita na Planta “AEROPORTO DE BARCELOS/AM, BARCELOS (SWBC)”, datada de março de 2023, integrante da Matrícula nº 19, Livro nº 02-A, Folha nº 20, datada de 12/06/1978, do Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de Barcelos/AM.

Figura 16 – Recorte Planta “AEROPORTO DE BARCELOS/AM, BARCELOS (SWBC)”, datada de março de 2023.

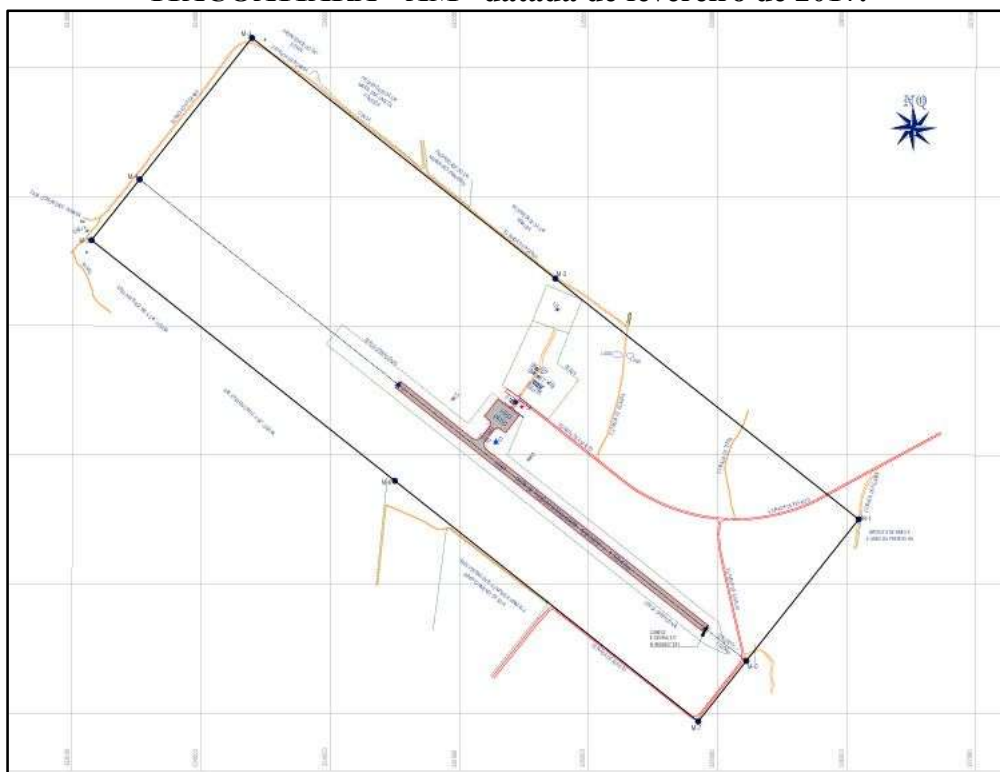


Fonte: UFSC/Labtrans (2023).

17. Aeroporto de Itacoatiara (SBIC), Itacoatiara/AM

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Itacoatiara (SBIC), Itacoatiara/AM, de propriedade da União, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 3.000.000,00 m², inscrita na Planta denominada “TOMBO AM.013-000 - PLANTA PATRIMONIAL GEORREFERENCIADA E CADASTRAL DO AEROPORTO DE ITACOATIARA – AM” datada de fevereiro de 2017, objeto da Matrícula nº 2.081, Livro nº 02, Folhas nº 221-221v., datada de 07 de novembro de 1978 do Cartório do 1º Ofício da Comarca de Itacoatiara/AM.

Figura 17 – Recorte Planta “TOMBO AM.013-000 - PLANTA PATRIMONIAL GEORREFERENCIADA E CADASTRAL DO AEROPORTO DE ITACOATIARA – AM” datada de fevereiro de 2017.

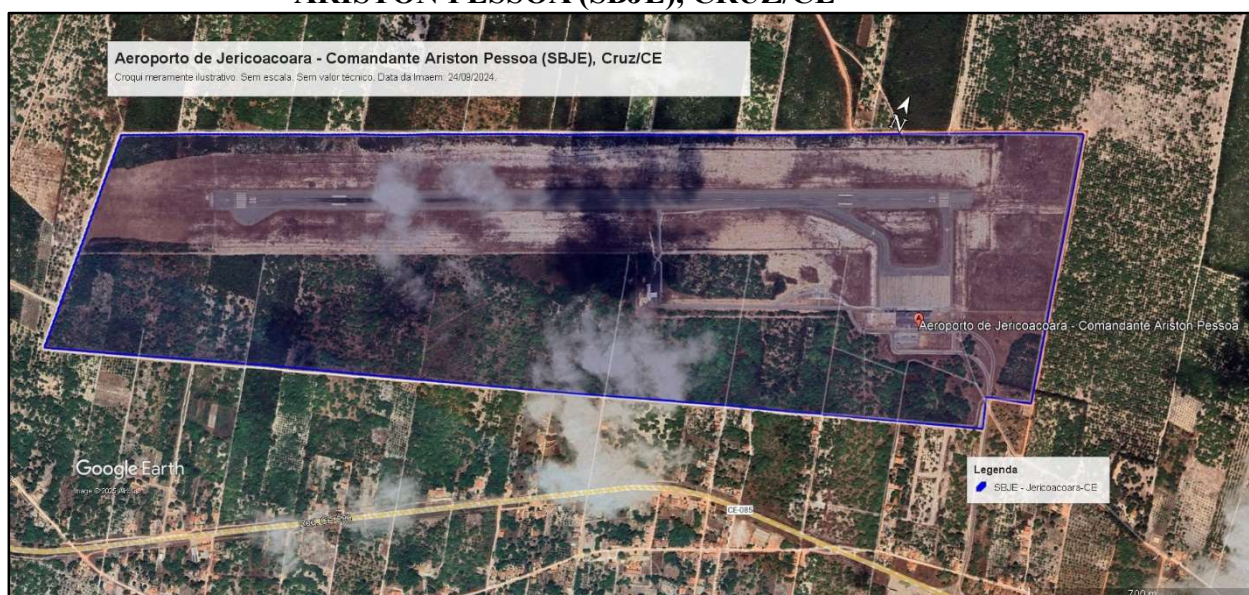


Fonte: COMAER (2017).

18. Aeroporto de Jericoacoara - Comandante Ariston Pessoa (SBJE), Cruz/CE

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto de Jericoacoara - Comandante Ariston Pessoa (SBJE), Cruz/CE, em processo de regularização, de posse do Estado do Ceará, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 2.350.238,00 m², objeto do Decreto Municipal nº 038 de 30 de julho de 2009 ratificado pelo Decreto Municipal nº 010 de 08 de fevereiro de 2010, conforme Escritura Pública de Cessão e Transferência de Direito de Posse, Livro nº 05-A, Folhas nº 003/003v., datada de 06 de maio de 2011 do Cartório do Ofício de Notas e Registros Públicos da Comarca de Cruz/CE, ilustrada no croqui denominado “AEROPORTO DE JERICOACOARA - COMANDANTE ARISTON PESSOA (SBJE), CRUZ/CE” obtido por meio do aplicativo Google Earth em imagem datada de 24/09/2024.

Figura 18 – Croqui “AEROPORTO DE JERICOACOARA - COMANDANTE ARISTON PESSOA (SBJE), CRUZ/CE”



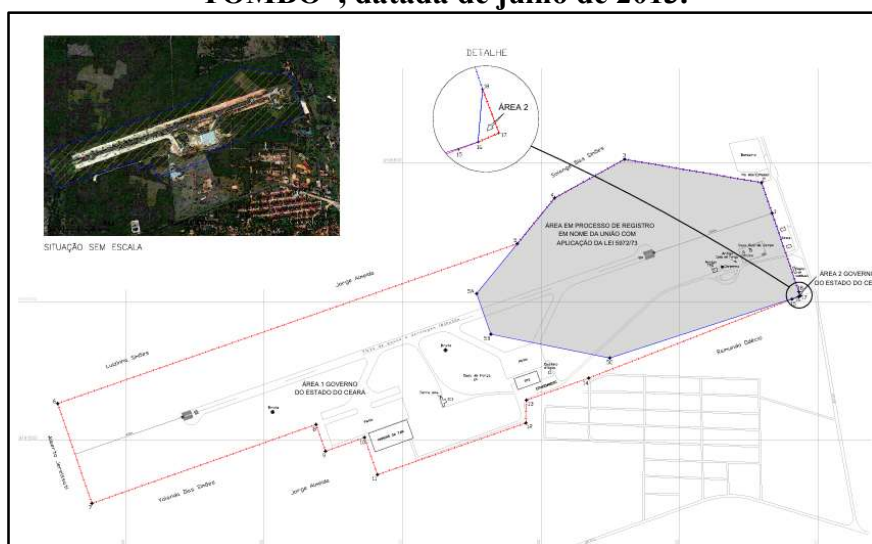
Fonte: MPor/SAC/DOPR (2025).

19. Aeroporto Regional de Aracati (SNAT), Aracati/CE

A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto Regional de Aracati (SNAT), Aracati/CE, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo 1.390.532,53 m², inscrita na Planta “ÁREA PATRIMONIAL DA UNIÃO FEDERAL (APLICAÇÃO DA LEI 5972/73) AEROPORTO DE ARACATI – CE – SEM TOMBO”, datada de julho de 2013, composta pelas áreas a seguir descritas:

- a) Área em processo de registro em nome da União com aplicação da Lei nº 5.972/73; e
- b) Áreas de propriedade do Estado do Ceará em processo de registro em nome da União.

Figura 19 – Recorte Planta “ÁREA PATRIMONIAL DA UNIÃO FEDERAL (APLICAÇÃO DA LEI 5972/73) AEROPORTO DE ARACATI – CE – SEM TOMBO”, datada de julho de 2013.



Fonte: COMAER (2013).

APÊNDICE B

TARIFAS APLICÁVEIS AOS AEROPORTOS AMPLIAR

1. Considerações

1.1. As Tarifas são devidas pelos Usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados, devendo ser observadas: (i) a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973 e, no que couber, as Resoluções ANAC nº 432, de 19 de junho de 2017 e nº 765, de 23 de janeiro de 2025, ou das normas que as substituírem; e (ii) as isenções e benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos.

1.2. Definições:

1.2.1. Grupo I. Conforme definido no **Contrato de Concessão**.

1.2.2. Grupo II. Conforme definido no **Contrato de Concessão**, ou, na sua ausência, as operações não abrangidas no Grupo I.

1.3. A Concessionária será remunerada por meio das seguintes tarifas aeroportuárias:

1.3.1. Tarifa de Embarque;

1.3.2. Tarifa de Conexão;

1.3.3. Tarifa de Pouso; e

1.3.4. Tarifa de Permanência.

1.4. As Tarifas aeroportuárias remuneram os seguintes serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis no Aeroporto:

1.4.1. Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão remuneram o terminal de passageiros, abrangendo, conforme o caso, embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança:

1.4.1.1. Embarque:

- i. Área de pré-embarque;
- ii. Climatização da sala de pré-embarque;
- iii. Ponte de embarque;
- iv. Sistema de esteiras para despacho de bagagem;
- v. Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens;
- vi. Inspeção de segurança; e
- vii. Ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave.

1.4.1.2. Desembarque:

- i. Área de restituição de bagagem com esteiras ou carrosséis;
- ii. Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens;
- iii. Ponte de desembarque; e
- iv. Ônibus para transporte de passageiros entre a aeronave e o terminal.

1.4.1.3. Orientação:

- i. Circuito fechado de televisão;

- ii. Sistema semiautomático anunciador de mensagens;
- iii. Sistema de som; e
- iv. Sistema informativo de voo.

1.4.1.4. Conforto e segurança:

- i. Climatização geral;
- ii. Serviço médico de emergência; e
- iii. Sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes ou elevadores.

1.4.2. Tarifa de Pouso e Tarifa de Permanência remuneram, respectivamente, a pista de pouso e de táxi e as áreas de permanência:

- 1.4.2.1. Sinalização horizontal (balizamento diurno);
- 1.4.2.2. Sinalização luminosa (balizamento noturno);
- 1.4.2.3. Iluminação do pátio de manobras;
- 1.4.2.4. Remoção de emergência;
- 1.4.2.5. Serviços especializados de prevenção, salvamento e combate a incêndio;
- 1.4.2.6. Taxiamento de aeronaves;
- 1.4.2.7. Conservação e manutenção de pistas e pátios;
- 1.4.2.8. Sinalização de docagem de aeronaves;
- 1.4.2.9. Auxílios, instalações, equipamentos e sinalização para controle de movimentação de aeronaves nos pátios de manobras;
- 1.4.2.10. Áreas destinadas à permanência de aeronaves;
- 1.4.2.11. Sinalização de vias de serviço;
- 1.4.2.12. Áreas de estacionamento de equipamentos de superfície;
- 1.4.2.13. Barreiras patrimoniais e operacionais e vias de serviço para inspeção;
- 1.4.2.14. Vigilância das pistas, dos pátios de manobra, das áreas de permanência e das barreiras patrimoniais e operacionais; e
- 1.4.2.15. Sistemas e controles de segurança dos pontos de acesso das barreiras patrimoniais e operacionais.

1.4.3. No caso de aeronaves do Grupo II, a Tarifa Unificada de Embarque e Pouso remunerará os custos advindos dos procedimentos de pouso e de embarque.

2. Tarifas Aeroportuárias

2.1. Tarifa de Embarque

2.1.1. A Tarifa de Embarque, aplicável exclusivamente às aeronaves do Grupo I, é devida pelo passageiro, tendo o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional), e não poderá exceder os tetos tarifários previstos na Tabela 1:

Tabela 1 - Tarifa de Embarque do Grupo I

Tarifa de Embarque	Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)
	44,27	78,39

2.2. Tarifa de Conexão

2.2.1. A Tarifa de Conexão, aplicável exclusivamente às aeronaves do Grupo I, é devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e será cobrada em função do número de passageiros em conexão e deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 1-A:

Tabela 1-A - Tarifa de Conexão

Tarifa de Conexão (por passageiro)	Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)
	13,54	13,54

2.3. Tarifa de Pouso

2.3.1. A Tarifa de Pouso remunera os serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis para as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso.

2.3.2. Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I

2.3.2.1. A Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I é devida pelo proprietário ou explorador de aeronave do Grupo I e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional).

2.3.2.2. A remuneração da Concessionária em função das operações de pouso é definida conforme fórmula abaixo:

$$RPO = PMD \times TPO$$

Sendo:

RPO = Remuneração em função das operações de pouso.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

TPO = Tarifa de Pouso.

2.3.2.3. A Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 2:

Tabela 2 - Tarifa de Pouso aplicável ao Grupo I

Tarifa de Pouso (Tonelada)	Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)
	13,8627	36,9571

2.3.3. Tarifa Unificada de Embarque e Pouso aplicável ao Grupo II

2.3.3.1. A Tarifa de Embarque e a Tarifa de Pouso aplicáveis ao Grupo II serão cobradas de forma unificada.

2.3.3.2. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso será formada por um componente fixo e um componente variável quantificado em função do PMD.

2.3.3.3. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso é devida pelo proprietário ou explorador de aeronave do Grupo II e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional).

2.3.3.4. A remuneração da Concessionária em função das operações de embarque e pouso é definida conforme fórmula abaixo:

$$RU = TUF + PMD \times TUV$$

Sendo:

RU = Remuneração em função das operações de embarque e pouso.

TUF = Componente fixo da Tarifa Unificada de Embarque e Pouso.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

TUV = Componente variável da Tarifa Unificada de Embarque e Pouso.

2.3.4. A Tarifa Unificada de Embarque e Pouso aplicável ao Grupo II deverá respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 3:

Tabela 3 - Tarifa Unificada de Embarque e Pouso aplicável ao Grupo II

Tarifa Unificada de Embarque e Pouso (por tonelada)	Doméstico (R\$)		Internacional (R\$)	
	TUF	TUV (tonelada)	TUF	TUV (tonelada)
	226,92	51,51	326,60	164,69

2.4. Tarifa de Permanência

2.4.1. A Tarifa de Permanência remunera os serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis para as operações de permanência no pátio de manobras e na área de estadia a partir de três horas do pouso.

2.4.2. A Tarifa de Permanência é devida pelo proprietário ou explorador da aeronave e tem o seu valor diferenciado em razão da natureza do voo (doméstico ou internacional) e local de estacionamento.

2.4.3. A Tarifa de Permanência é definida de acordo com o local onde a aeronave ficará estacionada:

2.4.3.1. Pátio de Manobras, e

2.4.3.2. Área de Estadia.

2.4.4. Tarifa de Permanência aplicável ao Grupo I

2.4.4.1. A remuneração da Concessionária em função das operações de permanência em pátio de manobra ou área de estadia é definida conforme fórmulas abaixo:

$$RPM_{Grupo\ I} = PMD \times TPM \times NHR$$

Sendo:

$RPM_{Grupo\ I}$ = Remuneração em função das operações de permanência em pátio de manobra.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

TPM = Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

NHR = Número de horas (ou fração) de permanência.

$$RPE_{Grupo\ I} = PMD \times TPE \times NHR$$

Sendo:

$RPE_{Grupo\ I}$ = Remuneração em função das operações de permanência em área de estadia.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

TPE = Tarifa de Permanência em Área de Estadia.

NHR = Número de horas (ou fração) de permanência.

2.4.4.2. As Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo I deverão respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 4:

Tabela 4 - Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo I

Tarifa de Permanência (por tonelada-hora)	Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)
Pátio de Manobra (TPM)	2,7341	7,3648
Pátio de Estadia (TPE)	0,5860	1,5064

2.4.5. Tarifa de Permanência aplicável ao Grupo II

2.4.5.1. A remuneração da Concessionária em função das operações de permanência em pátio de manobra ou área de estadia é definida conforme fórmulas abaixo:

$$RPM_{Grupo II} = (TPMF + PMD \times TPMV) \times NHR$$

Sendo:

$RPM_{Grupo II}$ = Remuneração em função das operações de permanência em pátio de manobra.

$TPMF$ = Componente fixo (em relação ao PMD) da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

$TPMV$ = Componente variável da Tarifa de Permanência em Pátio de Manobra.

NHR = Número de horas (ou fração) de permanência.

$$RPE_{Grupo II} = (TPEF + PMD \times TPEV) \times NHR$$

Sendo:

$RPE_{Grupo II}$ = Remuneração em função das operações de permanência em área de estadia.

$TPEF$ = Componente fixo (em relação ao PMD) da Tarifa de Permanência em Área de Estadia.

PMD = Peso Máximo de Decolagem.

$TPEV$ = Componente variável da Tarifa de Permanência em Área de Estadia.

NHR = Número de horas (ou fração) de permanência.

2.4.5.2. As Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo II deverão respeitar os tetos tarifários previstos na Tabela 5:

Tabela 5 - Tarifas de Permanência aplicáveis ao Grupo II				
Tarifa de Permanência (por tonelada-hora)	Doméstico (R\$)		Internacional (R\$)	
	TPMF (hora)	TPMV (tonelada-hora)	TPMF (hora)	TPMV (tonelada-hora)
Pátio de Manobra (TPM)	37,5268	1,6689	54,1486	5,0343
Pátio de Estadia (TPE)	TPEF (hora)	TPEV (tonelada-hora)	TPEF (hora)	TPEV (tonelada-hora)
	2,4772	0,3674	3,5652	1,2614

2.5. Os tetos tarifários dispostos nas tabelas acima têm como referência o IPCA divulgado pelo IBGE em julho de 2024, devendo ser atualizados na eficácia do Termo Aditivo nº [•]/2025 com base no IPCA divulgado pelo IBGE no mês anterior.

APÊNDICE C

PLANO DE TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL (PTO-AMPLIAR)

1. Fase de Transferência Operacional

1.1. Após a manifestação final do Poder Público com relação ao RDI, terá início o processo de transferência das operações do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, o qual requer um planejamento minucioso por parte da Concessionária.

1.2. O processo de transferência das operações deverá ser pautado pelos seguintes objetivos:

- a) Transferência sem interrupção das operações aeroportuárias de acordo com um cronograma de implementação; e
- b) Garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo.

1.3. Logo após a assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, a Concessionária deverá iniciar as tratativas com o operador aeroportuário atual, realizando juntamente com este todas as ações necessárias para viabilizar o processo de transferência e a assunção definitiva das operações do aeroporto.

1.4. A Concessionária deverá acordar com o operador aeroportuário atual um cronograma factível para a assunção definitiva das operações, o qual deverá ser informado à SAC e à ANAC. Cabe à Concessionária, em coordenação com o operador aeroportuário atual, a obrigação de executar as atividades inerentes à preparação para

assumir as operações do aeroporto em caráter definitivo, em especial, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para a operação.

1.5. A Concessionária deverá indicar, em até 10 (dez) dias a contar da Data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, o responsável pela gestão do aeroporto e os integrantes da equipe de transição, com seus respectivos contatos.

1.5.1. O responsável pela gestão do aeroporto indicado pela Concessionária deverá atender às exigências regulamentares da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) relativas à Segurança Operacional e à Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), bem como solicitar acesso à documentação restrita aplicável, conforme orientações da ANAC.

1.6. A Concessionária deverá prever o início imediato de ações de comunicação que permitam identificar a troca do operador aeroportuário atual e permitir endereçamento de dúvidas, reclamações e sugestões por parte dos usuários, incluindo, no mínimo:

1.6.1. Substituição de todas as logomarcas, nomes e símbolos referentes ao operador aeroportuário atual;

1.6.2. Inclusão de identidade visual da Concessionária;

1.6.3. Disponibilização ampla de canais de atendimento e informações da Concessionária e sobre o processo de concessão do aeroporto.

1.7. Durante o processo de transição, o operador aeroportuário atual manterá a responsabilidade pela operação do Complexo Aeroportuário com acompanhamento direto da nova Concessionária. Para tanto, uma equipe de transição da Concessionária deverá validar as decisões gerenciais em um regime de operação assistida.

1.8. A equipe de Transição da Concessionária trabalhará em conjunto com o operador aeroportuário atual, de forma a coordenar de maneira transparente o início das suas atividades/serviços de operação.

1.9. A Concessionária desfrutará de acesso livre e sem ônus a todas as instalações, bens e equipamentos do sítio aeroportuário, observadas as normas de segurança em vigor, e serão designados espaços físicos para que a Concessionária possa realizar os trabalhos e atividades da transição. Durante este estágio, a Concessionária deverá realizar um amplo processo de auditoria para familiarizar-se completamente com as operações, a estrutura organizacional, os detentores de contratos de cessão de espaço no Aeroporto e usuários do Aeroporto. A Concessionária deverá garantir uma transição expedita e eficaz, sendo proativa na comunicação com os empregados, cessionários, usuários, companhias aéreas, órgãos governamentais e a comunidade em geral, assegurando a capacitação adequada ao quadro de pessoal do Aeroporto e promovendo, em sua esfera de competência, a integração da gestão do Aeroporto com o desenvolvimento regional.

2. Conclusão da Transferência

2.1. O Poder Concedente declarará que o processo de transição operacional foi concluído quando satisfeitas seguintes condições:

2.1.1. após o decurso de tempo mínimo de 15 dias;

2.1.2. comprovação da contratação dos seguros referentes às atividades operacionais dos aeroportos;

2.1.3. conclusão das ações propostas na declaração de conformidade aos itens de manutenção aeroportuária com apresentação de declaração atualizada da situação atual e respectivo relatório contendo evidências dos itens listados.

3. Obrigações Complementares

3.1. A Concessionária deverá concluir as ações imediatas dispostas no item 1.6 deste Apêndice em até 90 (noventa) dias, a contar do início da transferência operacional. Assim, deverá apresentar um relatório detalhado com as informações acerca de sua implementação, incluindo registro fotográfico, quando necessário.

3.2. A Concessionária deverá coordenar junto ao operador aeroportuário atual o planejamento e execução de obras de forma a manter o risco às operações aéreas em níveis aceitáveis.