



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES - CONSULTA PÚBLICA AMPLIAR

MINUTA DE PORTARIA

Parágrafo 1

MINISTÉRIO DE PORTOS EAEROPORTOS

Parágrafo 2

Minuta de Portaria

Parágrafo 3

Institui o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais

Parágrafo 4

O MINISTRO DE ESTADO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR), no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 87, parágrafo único, inciso IV, da Constituição Federal de 1988; tendo em vista o disposto no art. 41, incisos I e IX, da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, bem como no art. 1º, incisos I e IX do Anexo I do Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023; e considerando os termos do Acórdão TCU nº 2283/2024 ? Plenário.

Parágrafo 5

CONSIDERANDO o constante dos autos do processo nº 50020.004697/2024-11,

Parágrafo 6

RESOLVE:

Parágrafo 7

Art.1º Instituir o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais com o objetivo de promover desenvolvimento econômico e integração nacional por meio da modernização e expansão da atual infraestrutura aeroportuária regional, utilizando-se de recursos privados, em linha com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Parágrafo 8

CAPÍTULO I

Parágrafo 9

DO PROGRAMA de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais

Parágrafo 10

Art. 2º O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais consiste em disponibilizar às concessionárias de aeroportos com contratos de concessão vigentes a possibilidade de incorporação de blocos deficitários de aeroportos regionais (ou individualmente) para operação e realização de investimentos por meio de processo competitivo simplificado conforme definido nesta Portaria.

Número: CP-897026

Data: 17/02/2025 - 17:29

Título: Contribuição GRU Airport

Resumo: Sugerimos alterar a redação deste artigo, que passaria a vigorar da seguinte forma: “Art. 2º. O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais consiste em disponibilizar às concessionárias de aeroportos com contratos de concessão vigentes, de acordo com parâmetros associados a cada um dos modelos de contratos utilizados em cada rodada de concessão, inclusive com relação às metodologias de reequilíbrio já reconhecidas pela ANAC e por órgãos de controle, a possibilidade de incorporação de blocos deficitários de aeroportos regionais (ou individualmente) para operação e realização de investimentos por meio de processo competitivo simplificado conforme definido nesta Portaria.”

Contribuinte: ANDRE PIMENTEL FERREIRA LEAO

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Informamos que o termo aditivo, no que se refere aos aeroportos regionais, contemplará cláusulas de matriz de risco, investimentos e reequilíbrio que serão aplicadas a todos os contratos de forma singular, de modo a trazer isonomia ao processo concorrencial. Sem embargo, cada concessionária irá negociar com a ANAC os termos e condições dos reequilíbrios conforme os termos da lei e dos contratos vigentes. Desta forma, agradecemos pela contribuição porém entendemos que o texto original está adequado.

Parágrafo 11

Art.3º A adesão pelas concessionárias ao Programa de Investimentos Privado sem Aeroportos Regionais é voluntária e não implica em qualquer vínculo obrigacional estabelecido em fase de negociação prévia, anterior à formalização de qualquer compromisso entre as partes por meio de termo aditivo aos respectivos contratos de concessão.

Número: CP-896037

Data: 14/02/2025 - 17:18

Título: Exigência de Nível de Serviços ao(s) bloco(s)

Resumo: A FIESP considera fundamental que o edital apresente exigências de níveis de serviço em relação aos blocos oferecidos, como a certificação da ANAC ou alguma outra garantia operacional. Além disso, é importante, também, considerar o nível de serviço da concessão principal, ou seja, caso esteja abaixo de um nível mínimo, a concessionária não deve entrar com propostas. Utilizar o "fator Q" para avaliar o nível de serviço da concessão principal como referência para que possa ofertar propostas aos blocos. Ainda em relação aos serviços, uma sugestão seria incluir uma penalização na concessionária, via reequilíbrio automático contra ela, por exemplo, caso a concessionária não atinja o nível de serviços ou "perca" um ou mais aeroportos do bloco.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64282>

Contribuinte: RENATA MOURA SENA

Responsável: ANAC

Resposta: No tocante a infraestrutura, a regulação aplicada pela ANAC aos aeroportos concedidos pode ser divididas em três grandes grupos: obrigações regulamentares,

atendimento ao nível de serviço estabelecido e atendimento à qualidade de serviço contratualmente definida.

Sobre o primeiro ponto, informamos que o atendimento a segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícitas são obrigações de quaisquer aeroportos, concedidos ou não. Os eventuais investimentos em segurança inseridos no âmbito do Contrato visam reforçar as obrigações dos operadores aeroportuários e garantir maior poder regulatório por parte da Agência, a partir da possibilidade de utilização das obrigações e penalidades do Contrato de Concessão.

Em relação ao nível de serviço demandado, para os aeroportos inseridos no âmbito do programa Ampliar, não serão realizados monitoramentos de gatilho de investimento, havendo a previsão somente de um ciclo inicial de investimentos prescritivos. Dessa forma, os investimentos definidos no PEA servirão para atendimento da demanda por todo o período da concessão.

Por fim, sobre a qualidade de serviço requerida, será adotada a mesma regulação atualmente aplicável para os aeroportos de menor movimentação. Assim, compatibilizando a regulação de qualidade de serviço com a regulação tarifária, não haverá a incidência de Fator Q para estes aeroportos, da mesma forma como já aplicável para os aeroportos da faixa 1 de movimentação aeroportuária nos contratos de concessão vigentes.

Parágrafo 12

Art. 4º O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais norteia-se na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão já celebrados, de modo que a pactuação de novos compromissos deverá ter efeito neutro sobre as condições previamente contratadas, nos moldes do que dispõe o art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Parágrafo 13

Parágrafo único. Para fins de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, observar-se-á o disposto no Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, bem como no contrato de concessão vigente.

Parágrafo 14

Seção Única

Parágrafo 15

Do Plano Aerooviário Nacional (PAN)

Parágrafo 16

Art.5º O estudo-base para a elaboração do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais é o Plano Aerooviário Nacional (PAN), o qual apresenta os aeroportos prioritários para a alocação de recursos, as projeções de demanda, a análise estratégica de investimentos necessários, bem como os custos operacionais e receitas associadas a cada infraestrutura aeroportuária.

Parágrafo 17

Parágrafo único. O PAN será utilizado para calcular os valores de referência, incluindo capital expenditure (capex), operational expenditure (opex), receita e o valor presente líquido (VPL) de cada bloco, cujos resultados serão utilizados na definição dos preços-teto para apresentação de propostas no processo competitivo simplificado, sem prejuízo de serem usados outros estudos e conjuntos de dados para aprimorar o certame.

Parágrafo 18

Art.6º A configuração dos blocos regionais de aeroportos será estabelecida pelo MPOR, fundamentada nas diretrizes do PAN, cuja definição será estruturada de maneira a atender as políticas públicas delineadas para o desenvolvimento da aviação regional, considerando critérios técnicos, econômicos e sociais que visem ao aprimoramento da conectividade e acessibilidade nas diversas regiões do Brasil.

Parágrafo 19

CAPÍTULO II

Parágrafo 20

Das Condições do Programa

Parágrafo 21

Art. 7º As concessionárias de aeroportos com contrato de concessão federal vigente estão habilitadas a aderir ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais conforme estabelecido em edital de competição.

Parágrafo 22

Parágrafo único. As concessionárias em processo de extinção antecipada, conforme previsto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, não poderão participar de processos competitivos simplificados, nos termos desta portaria.

Número: CP-897149

Data: 17/02/2025 - 18:48

Título: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins - BH Airport

Resumo: Prezados, Segue anexo o documento com as contribuições da concessionária do Aeroporto Internacional de Confins. Atenciosamente,

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64356>

Contribuinte: STELLE PALOMA RODRIGUES

Trecho do arquivo*: Redação sugerida: "Parágrafo único. As concessionárias com contratos em processo de extinção antecipada, conforme previsto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, não poderão participar de processos competitivos simplificados, nos termos desta portaria."

Resposta (*Parcial): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

A redação do artigo na minuta de portaria submetida à consulta pública de que trata a contribuição foi a seguinte:

"Art. 7º (...) Parágrafo único. As concessionárias em processo de extinção antecipada, conforme previsto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, não poderão participar de processos competitivos simplificados, nos termos desta portaria.."

Entendemos que a redação proposta para o parágrafo único do art. 7º da minuta de Portaria objetiva adequar a redação aos termos da lei, a qual se aplica aos contratos com extinção antecipada. Dessa forma, a sugestão foi admitida.

Em adição, tendo em vista o andamento do Projeto de Lei nº 7063/2017 no Congresso Nacional, o qual deverá substituir a lei nº 8.987/1995, o texto em questão será ajustado de modo a considerar a lei que vier a substituí-la.

Parágrafo 23

Seção I

Parágrafo 24

Dos blocos de aeroportos regionais

Parágrafo 25

Art. 8º O MPOR estabelecerá blocos de aeroportos regionais deficitários por meio de edital de processo competitivo simplificado com ampla divulgação aos interessados, realizado em rodadas, podendo ocorrer tantas quanto necessárias.

Número: CP-897136 / 897145

Data: 17/02/2025 - 18:30

Título: Solicitação Esclarecimentos Consulta Pública Programa Investimentos Privados Aeroportos Regionais – AmpliAR | VINCI Airports Brasil

Resumo: Encaminhamos a CARTA Nº 3834 / 2025 / SBSV, em anexo, referente às contribuições para a Consulta Pública do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais, solicitando que a Secretaria Nacional de Aviação Civil esclareça a viabilidade de ajustes na modelagem do programa, incluindo o desmembramento dos blocos de aeroportos e a possibilidade de apresentação de propostas individualizadas. Essa medida visa garantir a participação equitativa de concessionárias de diferentes portes e estágios contratuais, ampliando a competitividade e a atratividade do certame.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64346>

Trecho do arquivo*: Como se sabe, a partir da 5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, o Governo Federal adotou a modelagem por blocos, agrupando aeroportos superavitários e deficitários. Essa estratégia visa garantir a sustentabilidade da gestão aeroportuária e atrair investimentos privados para aeroportos que, isoladamente, não seriam economicamente viáveis. O modelo baseia-se no princípio do equilíbrio financeiro dentro de cada bloco, permitindo que aeroportos rentáveis auxiliem na manutenção e operação dos deficitários.

No âmbito do Programa AmpliAR, entretanto, a proposta prevê a concessão à iniciativa privada de aeroportos regionais exclusivamente deficitários, por meio da formação de blocos vinculados a contratos de concessões vigentes junto à ANAC, em um processo competitivo simplificado. No entanto, a estruturação por meio de blocos pode comprometer a atratividade do certame.

Em primeiro lugar, dentre os 19 contratos vigentes, há concessionárias com diferentes portes financeiros, o que influencia diretamente sua capacidade de assumir a gestão de novos

aeroportos. Concessionárias de menor porte financeiro enfrentam maiores limitações, especialmente na absorção de blocos inteiros, pois possuem capacidades financeiras mais restritas para suportar novos investimentos em obras e custos operacionais, o que compromete sua participação no processo.

Assim, considerando que algumas concessionárias dispõem de menor “fôlego” financeiro no curto prazo devido aos investimentos já realizados ou programados, torna-se impraticável absorver blocos inteiros de aeroportos deficitários. O desmembramento dos blocos, portanto, permitiria a participação de concessionárias com menor capacidade de investimento, ampliando a concorrência e favorecendo o sucesso do processo.

Adicionalmente, a complexidade da gestão, a dificuldade de otimização dos investimentos e as limitações estruturais desses aeroportos, como falta de acesso rodoviário adequado, grande distância de centros urbanos e inexistência de voos regulares, impactam diretamente a operação e manutenção. A administração conjunta de ativos tão distintos amplia os desafios operacionais e financeiros, restringindo a flexibilidade contratual e aumentando os riscos da concessão.

Diante desse cenário, é fundamental que a modelagem do Programa AmpliAR conte a possibilidade de desmembramento dos blocos, permitindo a apresentação de propostas individuais por aeroporto. Essa medida ampliaria a competitividade, viabilizando a participação de operadores independentemente do porte, da capacidade financeira e do estágio contratual, além de possibilitar uma alocação mais estratégica dos ativos.

Ante o exposto, solicita-se que a Secretaria Nacional de Aviação Civil esclareça a viabilidade de ajustes na modelagem do programa, incluindo o desmembramento dos blocos de aeroportos e a possibilidade de apresentação de propostas individualizadas. Essa medida visa garantir a participação efetiva de concessionárias de diferentes portes e estágios contratuais, ampliando a competitividade e a atratividade do certame.

Contribuinte: BRUNA TOME RIBEIRO

Responsável: SAC/MPor

Resposta (parcial*): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Considerando as solicitações recebidas, a maximização da concorrência entre as concessionárias elegíveis a participar do AmpliAR e visando maior eficiência no processo alocativo de aeroportos regionais às concessões vigentes, informamos que, para a primeira etapa do programa, os aeroportos serão ofertados de forma individual.

A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa leva em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos graves ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto; além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Parágrafo 26

§ 1º A relação dos aeroportos que compõem cada um dos blocos, juntamente com os respectivos valores de referência (capex, opex, receita e VPL), deverão constar do edital, observado o disposto no parágrafo único do art. 5º.

Parágrafo 27

§ 2º Os aeroportos regionais deficitários também poderão ser ofertados individualmente.

Parágrafo 28

Art. 9º A configuração dos blocos regionais de aeroportos será estabelecida pelo MPOR, fundamentada nas diretrizes do Plano Aerooviário Nacional (PAN), e levará em consideração critérios objetivos que incluem, mas não se limitam a:

Parágrafo 29

a) Localização geográfica: avaliação da proximidade entre os aeroportos, facilitando a integração logística e operacional dentro de cada bloco e reduzindo os custos de lidar com diferentes estruturas de poder público;

Número: CP-896041

Data: 14/02/2025 - 17:23

Título: Necessidade de Audiência Pública nas localidades

Resumo: Os aeroportos regionais influenciam sobremaneira os estados e municípios onde estão instalados. Com isso, o ideal seria realizar, ao menos, uma Audiência Pública nas localidades envolvidas. A participação popular tornará as informações mais transparente e trará mais celeridade ao processo.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64284>

Contribuinte: RENATA MOURA SENA

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Considerando a grande quantidade de aeroportos e municipalidades envolvidos no escopo do projeto Ampliar, muitas vezes de difícil acesso, entendemos que a consulta pública digital, como foi feita, é a forma mais eficiente e econômica de se alcançar a maior parte dos stakeholders envolvidos no Programa AmpliAR.

Em outro giro, considerando as solicitações recebidas e a necessidade de garantir um prazo adequado para análise do material, o prazo para participar da consulta pública foi prorrogado por um mês, até 17 de fevereiro de 2025, conforme Despacho do Secretário Nacional de Aviação Civil. Essa decisão foi tomada levando em conta o caráter inédito do programa e a importância de possibilitar uma participação mais ampla e qualificada.

Parágrafo 30

b) Interações funcionais: consideração das interações funcionais com outros equipamentos associados, como terminais de carga, infraestrutura de transporte terrestre e centros de manutenção aeronáutica;

Parágrafo 31

c) Desempenho operacional: análise do desempenho atual dos aeroportos, incluindo o volume de tráfego de passageiros e cargas, eficiência operacional e potencial decrescimento;

Parágrafo 32

d) Potencial de desenvolvimento regional: consideração do impacto potencial dos Aeroportos no desenvolvimento da aviação da região;

Número: CP-863513

Data: 03/01/2025 - 14:18

Título: Inclusão do Aeroporto Regional da Serra Catarinense no programa MPOR/ampliAR

Resumo: Prezados, De ordem do Sr. Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo do Estado de Santa Catarina, remetemos no âmbito da consulta pública MPOR processo nº 50020.004697/2024-11, o ofício nº 259/2024/SPAF/GABS, onde é apresentado o interesse formal do Estado de Santa Catarina e os subsídios técnicos necessários a inclusão do Aeroporto Regional da Serra Catarinense, localizado no município de Correia Pinto, junto ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais - AmpliAR. Ressalta-se ainda que por intermédio do novo Plano Aerooviário do Estado de Santa Catarina - PAE/SC-2024, apresentado ao MPOR na data de 30/10/2024 via ofício nº 260/2024/SPAF/GABS, pode ser constatado o impacto potencial do Aeroporto supracitado no desenvolvimento da aviação da região, suas interações funcionais, desempenho operacional, infraestrutura existente e necessidade de expansão, atendendo aos critérios da seção I, Art. 9º da minuta da portaria do programa AmpliAR. A integra do novo plano aerooviário do Estado de Santa Catarina pode ser consultado na íntegra através do site: <https://www.spaf.sc.gov.br/>. Neste

sentido, solicitamos a reanálise dos blocos inicialmente apresentados, incluindo o Aeroporto Regional da Serra Catarinense ao programa AmpliAR. Cordialmente, Gerência de Aeroportos Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias Governo do Estado de Santa Catarina george.aer@spaf.sc.gov.br

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/61825>

Contribuinte: George Francisco Picinato

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Conforme o planejamento vigente, a proposta atual para a primeira etapa do AmpliAR contempla aeroportos regionais localizados na Amazônia Legal e em alguns estados do Nordeste. Essas regiões foram identificadas como prioritárias devido às suas condições de infraestrutura e conectividade, buscando maximizar o impacto positivo do programa em locais com maior necessidade imediata de investimentos.

Entendemos a relevância estratégica do SNCP para o desenvolvimento da aviação regional em Santa Catarina. Por isso, informamos que o aeroporto está previsto para ser contemplado na segunda etapa do programa. Essa etapa permitirá uma ampliação do escopo do AmpliAR, incluindo aeroportos de outras regiões do país.

Parágrafo 33

e) Infraestrutura existente e necessidades de expansão: exame da infraestrutura existente nos aeroportos e das necessidades de expansão ou modernização, garantindo que os investimentos futuros sejam direcionados de maneira eficiente; e

Parágrafo 34

f) Manifestação de interesse das concessionárias: consideração das preferências das concessionárias em termos de composição de blocos com maiores sinergias.

Parágrafo 35

Art. 10. A metodologia para a definição do preço-teto para cada bloco de aeroportos considerará o cálculo do VPL de referência, estimado conforme as diretrizes do PAN, considerando estimativas para opex e receitas bem como a aplicação de um fator de risco (multiplicador) sobre o capex estimado, considerando a análise caso a caso.

Número: CP-896979

Data: 17/02/2025 - 16:37

Título: Contribuição Fraport Brasil S.A.

Resumo: Importante considerar para fins de precificação do preço-teto o REPEX do investimento e mudanças regulatórias e tecnológicas com impacto no CAPEX. Além disso, deve se considerar no cálculo do OPEX os custos dos seguros regulatórios, bem como a previsão de negociação como via reequilíbrio econômico-financeiro devido ao aumento significativo dos prêmios, por exemplo.

Contribuinte: Marcelo Alexandre Gianasi

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Informamos que o CAPEX passará a incorporar o CAPEX de manutenção de acordo com o tempo do contrato de modo a trazer maior isonomia ao processo. Os parâmetros completos da precificação, inclusive aqueles envolvidos no cálculo do OPEX podem ser obtidos a partir da calculadora de OPEX disponibilizada na consulta pública. Os detalhamentos sobre a precificação dos aeroportos estarão disponíveis a partir das respostas da consulta pública referentes ao modelo econômico e às calculadoras utilizadas pelo PAN, bem como a partir da publicação do edital.

Parágrafo 36

Parágrafo único. O multiplicador de que trata o caput será definido com base em estudos e informações adicionais disponíveis ao poder público, e poderá variar entre 1,2 e 1,8 de modo a considerar as especificidades de cada aeroporto, especialmente sua localização e atratividade para o mercado, além de ajustar para o escopo de investimentos necessários não abrangidos pelo PAN.

Número: CP-896799

Data: 17/02/2025 - 14:33

Título: SOBRE ESCOPO NÃO ABRANGIDO PELO PAN E O MULTIPLICADOR (PORTARIA)

Resumo: De acordo com o conteúdo apresentado sobre a definição dos multiplicadores na Nota Técnica Nº 108/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR nos itens 4.35 ao 4.75, entende-se que os valores estabelecidos (1,7 para Amazônia Legal; 1,5 para região Centro-Oeste, Nordeste e Tocantins e; 1,3 para região Sul e Sudeste) absorvem, em especial, as

especificidades do custo de obra nas diferentes regiões do Brasil. Apesar de não ser observado como, é indicado na Nota Técnica que itens de infraestrutura necessários que ficaram fora da estimativa do PAN estariam sendo absorvidos pelo fator multiplicador adotado. Contudo, identificamos potenciais investimentos que seriam obrigatórios para atender os requisitos de infraestrutura apresentados no programa Ampliar via Anexo 4, mas que não foram citados na Nota Técnica e nem observados na calculadora de Capex do PAN. A lista a seguir apresenta, após análise não exaustiva, exemplos desses itens e no documento em anexo trouxemos nossas considerações a respeito de cada um.

- i) Objeto na Faixa de Pista;
- ii) Iluminação de Pátio;
- iii) Instalação de PAPI.

Em suma, uma vez que tais itens estão sendo solicitados, entendemos que eles devem ser incluídos no Capex que gera o preço-teto do programa.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64318>

Contribuinte: JULIANA RUIZ MAGALHAES BERNARDI

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – Ampliar.

Com relação à definição dos valores calculados para o multiplicador, as premissas adotadas para o cálculo dos três valores estão apresentadas ao longo da Nota Técnica nº 108/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR, disponível na consulta pública, onde se encontra seção dedicada à Validação dos multiplicadores e capex a partir de *benchmarks*. O seu objetivo principal reside exatamente na absorção de elementos que estão fora do escopo da especificação. Ademais, criou-se um fator de regionalização devido às diferenças dos custos logísticos e de insumos entre as regiões onde estão localizados os aeroportos (1,3 para regiões sul e sudeste; 1,5 para regiões nordeste e centro-oeste + TO; e 1,7 para região norte, exceto TO).

Em relação ao PAPI, a calculadora do PAN já considera custos de aquisição e instalação na cabeceira predominante dos aeroportos que não possuem o equipamento.

Por oportuno, esclarece-se que os valores estimados para capex e para opex, conforme metodologia do PAN, não serão vinculantes e não poderão ser utilizados como motivo para solicitar reequilíbrio econômico-financeiro por qualquer das partes do contrato.

Parágrafo 37

Seção II

Parágrafo 38

Doreequilíbrio econômico-financeiro

Parágrafo 39

Art.11. Em vista da natureza deficitária dos ativos integrantes dos blocos regionais, a concessionária que aderir a este programa fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro correspondente, nos termos da lei e do respectivo contrato de concessão vigente.

Parágrafo 40

Art.12. A metodologia para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro observará as disposições estabelecidas no contrato de concessão vigente da concessionária, em consonância com as diretrizes e procedimentos definidos pelo Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011.

Parágrafo 41

Art.13. O reequilíbrio econômico-financeiro de que trata a presente portaria visa assegurar a estabilidade e a justa compensação econômico-financeira das concessionárias frente às alterações contratuais decorrentes da adesão ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais, garantindo que as mudanças não afetem a viabilidade dos contratos em execução.

Número: CP-897149

Data: 17/02/2025 - 18:48

Título: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins - BH Airport

Resumo: Prezados, Segue anexo o documento com as contribuições da concessionária do Aeroporto Internacional de Confins. Atenciosamente,

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64356>

Contribuinte: STELLE PALOMA RODRIGUES

Trecho do arquivo*: Sugere-se que a portaria preveja que – caso adotada a recomposição do contrato de concessão na modalidade de prorrogação do prazo contratual –, sejam considerados no cálculo do desequilíbrio eventuais impactos atrelados ao atingimento de gatilhos de investimento, previstos no contrato original, cuja materialização venha a ocorrer

apenas durante o prazo prorrogado. Isto porque, o planejamento das concessionárias para realização destes investimentos leva em conta a projeção de demanda no prazo da concessão. Como a escolha acerca da modalidade de reequilíbrio não será definida no edital de procedimento competitivo, não será possível especificar de antemão o ônus financeiro provocado pelo atingimento do gatilho no prazo prorrogado. A incerteza acerca deste evento pode afastar as concessionárias da participação no procedimento, especialmente diante das dificuldades para captação de financiamentos suficiente ao cumprimento de ambas as obrigações sujeitas a gatilho (contrato original) e as referentes aos aeroportos regionais.

Resposta (*Parcial): A ANAC informa que na valoração de prazo adicional da concessão serão consideradas eventuais necessidades de investimentos adicionais devido à prorrogação de prazo.

Trecho do arquivo*: A portaria indica que os contratos que incorporarem a gestão do bloco de aeroportos regionais serão reequilibrados, garantindo-se que as alterações não afetarão a viabilidade dos instrumentos. A definição quanto à modalidade de reequilíbrio, no entanto, não é indicada de antemão no edital do procedimento competitivo. Sugere-se que seja definido que um percentual mínimo do VPL seja reequilibrado, necessariamente, mediante indenização pelo Poder Concedente, de modo a garantir a financiabilidade do ativo. Isso porque, considerando que a grande maioria dos investimentos será concentrada nos primeiros 36 meses de vigência do aditivo, bem como que grande parte das concessionárias esgotou garantias de financiamento baseadas em receitas e recebíveis do projeto para execução das obrigações do contrato original, as operadoras poderão encontrar dificuldades para angariar recursos suficientes ao cumprimento das novas obrigações incorporadas ao contrato. Dessa forma, garantir que parte dos recursos necessários seja captada mediante aporte do Poder Concedente poderá ser essencial à viabilidade econômico-financeira do projeto. Tal condicionante é ainda mais relevante, caso a modalidade de reequilíbrio por prorrogação de prazo seja priorizada pela Administração, a fim de evitar impactos sobre o orçamento da União.

Resposta (parcial*): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Informamos que, por se tratar de aeroportos deficitários, a contrapartida do Governo Federal consistirá no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, cuja definição da modalidade será feita pela Anac em acordo com a concessionária, respeitado o texto contratual de cada concessão e o Decreto.

Parágrafo 42

Art. 14 O reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da adesão ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais será conduzido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em estrita observância aos termos da Lei nº11.182, de 27 de setembro de 2005.

Parágrafo 43

CAPÍTULO III

Parágrafo 44

Da COMPETIÇÃO

Parágrafo 45

Art. 15 O MPOR estabelecerá comissão especial para conduzir o processo competitivo simplificado.

Parágrafo 46

Art. 16 O MPOR divulgará edital contendo os aeroportos regionais deficitários a serem ofertados às concessionárias de aeroportos com contratos vigentes, dando início ao processo competitivo simplificado.

Parágrafo 47

Art. 17 O edital deverá dispor, minimamente, sobre os seguintes temas:

Parágrafo 48

a) Escopo da política pública;

Parágrafo 49

b) Objeto: lista de aeroportos que compõem cada bloco ou aeroportos individuais;

Parágrafo 50

c) Investimentos obrigatórios em cada aeroporto e prazos para execução;

Parágrafo 51

d) Divulgação das informações disponíveis sobre os aeroportos (data room);

Número: CP-897149

Data: 17/02/2025 - 18:48

Título: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins - BH Airport

Resumo: Prezados, Segue anexo o documento com as contribuições da concessionária do Aeroporto Internacional de Confins. Atenciosamente,

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64356>

Contribuinte: STELLE PALOMA RODRIGUES

Trecho do arquivo*: Sugere-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos sejam divulgadas já na fase de consulta pública, de modo que as concessionárias interessadas tenham acesso prévio ao seu conteúdo, considerando que (i) o prazo para apresentação de proposta no processo competitivo poderá ser significativamente menor que o normalmente conferido nas concessões federais; (ii) os blocos contemplarão múltiplos aeroportos, com características e particularidades distintas; e (iii) o conhecimento prévio acerca do ativo é essencial à correta precificação da proposta e sucesso do modelo de concessão.

Resposta (*Parcial): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade pelos atuais gestores, esclarecemos que cada concessionário deverá tomar as providências para o levantamento dessas informações, por sua conta e risco.

Considerando as solicitações recebidas, a maximização da concorrência entre as concessionárias elegíveis a participar do AmpliAR e visando maior eficiência no processo alocativo de aeroportos regionais às concessões vigentes, informamos que, para a primeira etapa do programa, os aeroportos serão ofertados de forma individual.

Ademais, informa-se que desde a abertura da consulta pública, em 17 de dezembro, todos os interessados já podem agendar visitas técnicas aos aeroportos incluídos no programa.

Parágrafo 52

e) Nível de serviço requerido;

Número: CP-896043

Data: 14/02/2025 - 17:28

Título: Exigência de Nível de Serviços ao(s) bloco(s)

Resumo: É fundamental deixar explícitas as exigências de nível de serviços para os aeroportos dos blocos, bem como exigir que a concessionária interessada tenha um nível de serviços adequados em sua concessão vigente ("fator Q")

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64286>

Contribuinte: RENATA MOURA SENA

Responsável: ANAC

Resposta: No tocante ao nível de serviço demandado, para os aeroportos inseridos no âmbito do programa Ampliar, não serão realizados monitoramentos de gatilho de investimento, havendo a previsão somente de um ciclo inicial de investimentos prescritivos. Dessa forma, os investimentos definidos no PEA servirão para atendimento da demanda por todo o período da concessão.

Por fim, sobre a qualidade de serviço requerida, será adotada a mesma regulação atualmente aplicável para os aeroportos de menor movimentação. Assim, compatibilizando a regulação de qualidade de serviço com a regulação tarifária, não haverá a incidência de Fator Q para estes aeroportos, da mesma forma como já aplicável para os aeroportos da faixa 1 de movimentação aeroportuária nos contratos de concessão vigentes.

Número: CP-896044

Data: 14/02/2025 - 17:28

Título: Exigência de Nível de Serviços ao(s) bloco(s)

Resumo: É fundamental deixar explícitas as exigências de nível de serviços para os aeroportos dos blocos, bem como exigir que a concessionária interessada tenha um nível de serviços adequados em sua concessão vigente ("fator Q")

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64288>

Contribuinte: RENATA MOURA SENA

Responsável: ANAC

Resposta: No tocante ao nível de serviço demandado, para os aeroportos inseridos no âmbito do programa Ampliar, não serão realizados monitoramentos de gatilho de investimento, havendo a previsão somente de um ciclo inicial de investimentos prescritivos. Dessa forma, os investimentos definidos no PEA servirão para atendimento da demanda por todo o período da concessão.

Por fim, sobre a qualidade de serviço requerida, será adotada a mesma regulação atualmente aplicável para os aeroportos de menor movimentação. Assim, compatibilizando a regulação

de qualidade de serviço com a regulação tarifária, não haverá a incidência de Fator Q para estes aeroportos, da mesma forma como já aplicável para os aeroportos da faixa 1 de movimentação aeroportuária nos contratos de concessão vigentes.

Parágrafo 53

f) Preços-teto e valores de referência;

Parágrafo 54

g) Requisitos mínimos para participação no certame; e

Parágrafo 55

h) Etapas, prazos e interposição de recursos.

Parágrafo 56

Art. 18 O processo competitivo simplificado terá como vencedor a concessionária que ofertar o maior deságio percentual sobre o preço-teto estabelecido para cada bloco de aeroportos, conforme disposto no art. 10.

Número: CP-896864

Data: 17/02/2025 - 15:15

Título: Necessidade de clareza e transparência do Preço Teto

Resumo: Como será a fórmula do preço teto? Como de fato é feita a composição de valor para chegar num preço a ser ofertado e disputado entre Concessionárias. Não está nada claro também como esse "preço teto" vai conversar com os reequilíbrios das concessionárias, lembrando que existe já nas respectivas concessões a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal para reequilibrar o contrato.

Contribuinte: Wanderley Galhiego Júnior

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

No que tange ao critério de julgamento do Procedimento Competitivo Simplificado — que, originalmente, fazia referência à metodologia do maior deságio percentual sobre o preço teto estabelecido para cada aeroporto, entende-se como apropriado que sua definição ocorra no próprio edital do certame. O objetivo central é a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Essa abordagem confere maior flexibilidade à modelagem, permitindo a adoção do critério mais adequado às especificidades de cada rodada e às diretrizes da Administração Pública, permitindo, inclusive, a evolução dos critérios ao longo do tempo, com base na experiência acumulada e no aperfeiçoamento contínuo do programa.

Nesse contexto, os detalhamentos sobre precificação e critério de julgamento das propostas estarão estabelecido no edital com a sua devida justificativa.

Parágrafo 57

Art. 19 Cada concessionária poderá apresentar propostas para mais de um bloco e/ou aeroporto.

Parágrafo 58

Art. 20 O edital estabelecerá prazo adequado para a apresentação das propostas pelas concessionárias interessadas, que não deverá ser inferior a 45 dias, contados da data da publicação do edital.

Número: CP-896803

Data: 17/02/2025 - 14:35

Título: SOBRE O PRAZO DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA (PORTARIA)

Resumo: Considerando: (i) a complexidade e relevância do tema; (ii) a quantidade de aeroportos/blocos em lugares remotos e de difícil acesso; (iii) a necessidade de realização de visitas técnicas aos empreendimentos para subsidiar decisões mais assertivas; e (iv) permitir que as concessionárias interessadas realizem análises técnicas complementares para elaborarem suas propostas econômicas; entendemos que o prazo adequado para a apresentação das propostas a contar da publicação do Edital não deve ser inferior a 90 dias, sendo recomendado pelo menos 120 dias. Ademais, ressaltamos que disponibilizar um prazo hábil para que as concessionárias possam analisar devidamente os aeroportos em questão e o impacto de sua assunção em seus contratos é imprescindível para trazer maior isonomia ao processo, uma vez que o assunto é objeto de discussão antiga entre MPOR e algumas concessionárias, como por exemplo a GRU Airport e BH Airport. Conforme consta no Acórdão 2283/2024 do TCU, a opção de assumir aeroportos regionais deficitários como ferramenta para reequilíbrio contratual, apesar de inédita, foi amplamente analisada em

conjunto com a Concessionária do Aeroporto de Guarulhos no ano de 2024, o que não ocorreu com as demais possíveis interessadas.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64320>

Contribuinte: JULIANA RUIZ MAGALHAES BERNARDI

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Em relação ao prazo mínimo de 45 dias, informa-se que o prazo para apresentação das propostas poderá variar conforme o objeto de cada edital do programa Ampliar. Editais que abrangem um maior número de aeroportos ou que envolvem regiões de difícil acesso tendem a ter prazos mais longos. Por outro lado, editais com menor quantidade de aeroportos e situados em regiões mais acessíveis poderão adotar o prazo mínimo previsto.

O prazo exato será estipulado em cada edital levando em consideração o acima mencionado.

Ademais, informa-se que desde a abertura da consulta pública, em 17 de dezembro, todos os interessados já podem agendar visitas técnicas aos aeroportos incluídos no programa.

Número: CP-897145

Data: 17/02/2025 - 18:41

Título: Solicitação Esclarecimentos Consulta Pública Programa Investimentos Privados Aeroportos Regionais – AmpliAR | VINCI Airports Brasil

Resumo: Encaminhamos a CARTA Nº 3834 / 2025 / SBSV, em anexo, referente às contribuições para a Consulta Pública do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais, solicitando que a Secretaria Nacional de Aviação Civil esclareça a viabilidade de estabelecer um prazo mínimo de 100 (cem) dias entre a publicação do edital do PCS e a realização do leilão.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64354>

Trecho do Arquivo*: “A complexidade inerente aos projetos de concessão e parcerias público-privadas (PPPs) exige uma análise detalhada e criteriosa, que pode ser prejudicada pela celeridade do Procedimento Competitivo Simplificado (PCS). A limitação de tempo para avaliação, o acesso restrito à documentação e eventuais lacunas de transparência nas fases iniciais do processo podem comprometer a qualidade das propostas, afetando a competitividade e a isonomia entre os licitantes.

Dessa forma, considerando os projetos atualmente estruturados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que estabelece como diretriz fundamental um prazo mínimo de 100 dias entre o lançamento do edital e a realização do leilão — garantindo tempo hábil para análise da documentação e elaboração de propostas —, bem como os Procedimentos

Competitivos Simplificados (PCSs) promovidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), entendemos que o prazo mínimo necessário entre a publicação do edital do PCS e o leilão deve ser de 100 (cem) dias.

Para que se mantenha a integridade e a equidade dos processos licitatórios, é imprescindível que os procedimentos adotados permitam uma análise aprofundada dos projetos, assegurando que todos os participantes tenham as mesmas oportunidades e informações necessárias para elaborar suas propostas de maneira justa e competitiva.

Por fim, sugerimos que a redação seja reformulada nos seguintes termos:

"Art. 20 O edital estabelecerá prazo adequado para a apresentação das propostas pelas concessionárias interessadas, que não deverá ser inferior a 100 dias, contados da data da publicação do edital."

Contribuinte: BRUNA TOME RIBEIRO

Responsável: SAC/MPor

Resposta (parcial*): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – Ampliar.

Em relação ao prazo mínimo de 45 dias, informa-se que o prazo para apresentação das propostas poderá variar conforme o objeto de cada edital do programa Ampliar. Editais que abrangem um maior número de aeroportos ou que envolvem regiões de difícil acesso tendem a ter prazos mais longos. Por outro lado, editais com menor quantidade de aeroportos e situados em regiões mais acessíveis poderão adotar o prazo mínimo previsto.

Ademais, informa-se que desde a abertura da consulta pública, em 17 de dezembro, todos os interessados já podem agendar visitas técnicas aos aeroportos incluídos no programa.

Em referência a sugestão de alteração da redação do normativo, considera-se que a redação original está adequada, pois permite a flexibilização do prazo de acordo com o número de aeroportos a serem leiloados e a sua localização.

Parágrafo 59

Art. 21 A conclusão da competição simplificada ocorrerá após a celebração dos termos aditivos aos contratos de concessão, que será conduzida pela ANAC, em estrita observância aos termos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Parágrafo 60

Art. 22 Havendo desistência por parte do vencedor antes da assinatura do termo aditivo, será chamada a segunda melhor proposta e assim sucessivamente.

Parágrafo 61

Art. 23 A desistência por parte do poder público ou da concessionária antes da celebração do termo aditivo é possível e não gera qualquer direito a indenização.

Número: CP-897027

Data: 17/02/2025 - 17:31

Título: Contribuição GRU Airport

Resumo: Sugerimos alterar a redação deste artigo, que passaria a vigorar da seguinte forma: "Art. 23. A desistência por parte do poder público ou da concessionária antes da celebração do termo aditivo é possível e não gera quaisquer penalizações ou direito à indenização de parte a parte".

Contribuinte: ANDRE PIMENTEL FERREIRA LEAO

Responsável: SAC/MPor

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

A redação do artigo na minuta de portaria submetida à consulta pública de que trata a contribuição foi a seguinte:

"Art. 23 A desistência por parte do poder público ou da concessionária antes da celebração do termo aditivo é possível e não gera qualquer direito a indenização."

Entendemos a preocupação em não prejudicar qualquer das partes em caso de desistência posterior ao procedimento simplificado de disputa e anterior à celebração do termo aditivo. No entanto, o objetivo da redação é reafirmar a possibilidade de desistência, sem que haja direito à indenização. Desse modo, o texto proposto na minuta de portaria submetida à consulta pública será mantido.

Parágrafo 62

Parágrafo único. Após a consagração da proposta vencedora, a desistência por parte da proponente antes da celebração do termo aditivo poderá ser considerada critério de desempate em futuros processos competitivos simplificados da mesma natureza, conforme estabelecido em edital.

Número: CP-897149

Data: 17/02/2025 - 18:48

Título: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins - BH Airport

Resumo: Prezados, Segue anexo o documento com as contribuições da concessionária do Aeroporto Internacional de Confins. Atenciosamente,

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64356>

Contribuinte: STELLE PALOMA RODRIGUES

Trecho do arquivo*: Solicitamos a exclusão do item 62 "Parágrafo único. Após a consagração da proposta vencedora, a desistência por parte da proponente antes da celebração do termo aditivo poderá ser considerada critério de desempate em futuros processos competitivos simplificados da mesma natureza, conforme estabelecido em edital."

Essa redação pode reduzir a atratividade dos editais.

Resposta (*Parcial): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

A redação do artigo na minuta de portaria submetida à consulta pública de que trata a contribuição foi a seguinte:

"Art. 23 (...) Parágrafo único. Após a consagração da proposta vencedora, a desistência por parte da proponente antes da celebração do termo aditivo poderá ser considerada critério de desempate em futuros processos competitivos simplificados da mesma natureza, conforme estabelecido em edital."

Entendemos a preocupação em não prejudicar as empresas participantes, no entanto, a redação original tem por objetivo desincentivar a participação no processo competitivo simplificado sem o compromisso de alcançar acordo na etapa seguinte, de processo de reequilíbrio-econômico-financeiro do contrato com a celebração de aditivo com a Anac. Em adição, o texto apenas possibilita ao Poder Público a consideração em processo futuro, não sendo, portanto, determinante. Assim, informa-se que a redação proposta na minuta de portaria submetida à consulta pública será mantida.

Parágrafo 63

Art. 24. Caso não haja interessados no processo competitivo simplificado, o MPOR poderá optar ainda pelas seguintes alternativas:

Parágrafo 64

I – Oferta Permanente: os blocos de aeroportos do respectivo processo poderão permanecer em oferta permanente, não havendo necessidade de um novo edital, observadas as seguintes regras:

Parágrafo 65

A oferta permanente permitirá que propostas de interessados sejam apresentadas a qualquer momento, hipótese em que o MPOR deverá tornar público que houve apresentação de proposta para o bloco indicado, dando o prazo de 30 dias para apresentação de propostas por eventuais interessados;

Parágrafo 66

Havendo apresentação de mais de uma proposta, será vencedora a que ofertar o maior deságio percentual sobre o preço-teto estabelecido para cada bloco de aeroportos;

Parágrafo 67

Findo o prazo de 30 dias, se não houver propostas concorrentes, o interessado inicial será considerado vencedor e poderá celebrar o termo aditivo conforme os termos do edital.

Parágrafo 68

II - Alocação Direta: o MPOR poderá celebrar acordos individuais com concessionárias que venham a demonstrar interesse em aeroportos regionais deficitários já submetidos a escrutínio público e processo competitivo, de forma a reforçar os investimentos privados na infraestrutura priorizada pelo PAN, desde que demonstrado o interesse público e observadas as demais regras estabelecidas nesta portaria e nos respectivos editais.

Parágrafo 69

§ 1º As alternativas a que se refere o caput visam maximizar o interesse e a competição, garantindo que os aeroportos regionais deficitários recebam investimentos adequados, conforme as regras estabelecidas nesta portaria e nos respectivos editais.

Parágrafo 70

§ 2º Propostas recebidas no âmbito da oferta permanente e acordos individuais, de que trata esse artigo, deverão considerar o preço-teto definido para o mesmo objeto no edital de processo competitivo simplificado mais recente.

Parágrafo 71

Seção Única

Parágrafo 72

Das fases da competição simplificada

Parágrafo 73

Art. 25 O processo competitivo simplificado será conduzido em quatro fases:

Parágrafo 74

I - Apresentação das propostas: as concessionárias interessadas deverão apresentar suas propostas dentro do prazo estabelecido no edital, indicando os blocos de interesse e os deságios percentuais ofertados;

Parágrafo 75

II -Sessão pública: será realizada sessão pública na qual as propostas recebidas para cada bloco serão divulgadas e, durante esta sessão, as propostas serão classificadas em ordem decrescente - do maior deságio percentual para o menor, observados os critérios de desempate estabelecidos no edital;

Parágrafo 76

III - Homologação do processo competitivo simplificado: o resultado do processo competitivo simplificado será homologado pelo MPOR, conforme disposição em edital, e encaminhado para a ANAC para início do processo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; e

Parágrafo 77

IV - Celebração dos termos aditivos: após a homologação do processo competitivo, a ANAC irá estabelecer e calcular a forma de reequilíbrio econômico-financeiro e serão celebrados os respectivos termos aditivos, formalizando a incorporação dos blocos de aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão vigentes.

Data: 17/02/2025 - 15:16

Título: Complemento de redação

Resumo: IV - Celebração dos termos aditivos: após a homologação do processo competitivo, a ANAC irá estabelecer e calcular a forma de reequilíbrio econômico-financeiro, devendo levar em consideração os valores e metodologia da proposta de preço teto vencedora em consideração, e serão celebrados os respectivos termos aditivos, formalizando a incorporação dos blocos de aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão vigentes.

Contribuinte: Wanderley Galhiego Júnior

Responsável: SAC/MPor.

Resposta: Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

No que tange ao critério de julgamento do Procedimento Competitivo Simplificado — que, originalmente, fazia referência à metodologia do maior deságio percentual sobre o preço teto estabelecido para cada aeroporto, entende-se como apropriado que sua definição ocorra no próprio edital do certame. O objetivo central é a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Essa abordagem confere maior flexibilidade à modelagem, permitindo a adoção do critério mais adequado às especificidades de cada rodada e às diretrizes da Administração Pública, permitindo, inclusive, a evolução dos critérios ao longo do tempo, com base na experiência acumulada e no aperfeiçoamento contínuo do programa.

Sobre a contribuição, informa-se que a ANAC irá basear-se na proposta econômica mais vantajosa, conforme definido no edital, que será levada em consideração para a elaboração do termo aditivo do contrato.

Nesse contexto, os detalhamentos sobre precificação e critério de julgamento das propostas estará estabelecido no edital com a sua devida justificativa.

Parágrafo 78

CAPÍTULO IV

Parágrafo 79

DISPOSIÇÕES FINAIS

Número: CP-897127

Data: 17/02/2025 - 18:19

Título: Incentivos à adesão ao Programa - regime específico Lei Complementar nº 214/2025 (artigo 284, §1º)

Resumo: A ABR – Aeroportos do Brasil, representando suas Associadas que administram os aeroportos federais concedidos, vem encaminhar sua contribuição setorial. Os aeroportos são qualificados como infraestruturas críticas, por operarem como indústria de rede, onde a circulação entre pessoas e riquezas são objeto de monitoramento e segurança, além de que consistirem em ativos estratégicos de defesa e soberania nacional. Nesse contexto, os aeroportos configuram porta de entrada e saída do país, com trânsito relevante de passageiros nacionais e internacionais, bagagens e cargas, disponibilizando estrutura, bens e serviços às autoridades policiais e alfandegárias para a efetivação da missão de segurança nacional, em muitos casos, sem remuneração direta. Restando inquestionável a legitimidade dos aeroportos como equipamentos de infraestrutura que, entre outras atividades, têm a função de resguardar relevante parcela do sistema de defesa da soberania nacional, notadamente a soberania aérea. Trata-se de importante aparelhamento que subsidia as autoridades militares no âmbito do contexto de defesa e controle do espaço aéreo nacional. No que tange ao estabelecimento de regimes diferenciados passíveis de regulamentação por lei complementar, expressas na EC 132/2023, destacamos o disposto no art. 9º caput e seu §1º, inciso XIII, que, objetivamente, elenca bens e serviços relacionados a soberania e segurança nacional, como elegíveis ao tratamento tributário diferenciado. Desse modo, nossa contribuição busca unir os incentivos do tratamento tributário diferenciado ao proposto pelo Programa Ampliar, incluindo os aeroportos aderentes ao Ampliar no regime específico de transporte aéreo regional previsto na Lcp 214/2025 (art. 284, §1º), com a seguinte redação: “Art. XX Os concessionários que aderirem ao programa de inclusão de aeroportos regionais poderão optar pelo regime tributário estabelecido no inciso VII do Art. 284 da Lei Complementar 214/2025 em seus contratos originários”.

Contribuinte: MARIANA SILVEIRA DE MENEZES

Responsável: SAC/MPor

Resposta: : Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – Ampliar.

Em que pese a relevância da matéria, informa-se que não se trata de objeto da presente consulta pública a regulamentação da Lei Complementar 214/2025. A matéria está sendo tratada em outros fóruns dentro do MPOR com a amplitude e importância devidas. Espera-se a participação e contribuição da ABR, como parceiro na elaboração de políticas públicas para o setor, nas discussões acerca da regulamentação da referida lei complementar.

Parágrafo 80

Art. 26 Após a celebração dos termos aditivos, as concessionárias iniciarão as atividades relacionadas aos investimentos e à operação dos aeroportos regionais contemplados nos blocos

definidos, seguindo os termos acordados e em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais.

Número: CP-896981

Data: 17/02/2025 - 16:38

Título: Contribuição Fraport Brasil S.A.

Resumo: Qual o prazo para a transição da operação? Será faseado de acordo com o contrato de concessão original? Fazer um investimento para uma suposta demanda em 30 anos produz custos de manutenção desnecessários e tem o risco que o investimento seja obsoleto por causa de mudanças tecnológicas e de regulação.

Contribuinte: Marcelo Alexandre Gianasi

Responsável: ANAC e SAC/MPor

Resposta: Os prazos para transição operacional serão independentes do andamento da concessão principal e adequados ao porte e complexidade dos aeroportos regionais incluídos. Dado o porte dos aeroportos e potencial crescimento de demanda nos mesmos, entende-se ser adequada a definição de um único ciclo de investimentos.

Em relação ao nível de serviço demandado, para os aeroportos inseridos no âmbito do programa Ampliar, não serão realizados monitoramentos de gatilho de investimento, havendo a previsão somente de um ciclo inicial de investimentos prescritivos. Dessa forma, os investimentos definidos no PEA servirão para atendimento da demanda por todo o período da concessão. Ademais, informamos que os investimentos são substancialmente mais simples do que aqueles demandados para os contratos de concessão vingentes, de forma a respeitarem a complexidade operacional dos aeroportos.

Sobre o último tema, considerando que grande parte dos investimentos desses aeroportos representam adequação atual da infraestrutura, com poucos casos de demanda de novos investimentos ao longo de 30 anos, optou-se por equalizar essas obrigações independente do prazo de contrato. Com isso, as obrigações iniciais de investimento (capex desenvolvimento) serão as mesmas, independente do tempo de contrato, trazendo maior isonomia para o processo.

Parágrafo 81

Art. 27. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Sugestão de Inclusão de item

Número: CP-897149

Data: 17/02/2025 - 18:48

Título: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins - BH Airport

Resumo: Prezados, Segue anexo o documento com as contribuições da concessionária do Aeroporto Internacional de Confins. Atenciosamente,

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64356>

Contribuinte: STELLE PALOMA RODRIGUES

Trecho do arquivo*: Sugestão para inclusão de item: "§ 3º O edital definirá se, caso não haja interessados no processo competitivo simplificado, haverá oferta permanente, alocação direta dos ativos ou uma forma conjugada das duas possibilidades."

O edital deverá definir se no caso de não haver oferta, se os aeroportos permanecerão como oferta permanente ou alocação direta.

Resposta (*Parcial): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

A minuta de portaria submetida à consulta pública dispõe sobre a hipótese de não haver interessados no processo competitivo simplificado, em seu art. 24, caso em que o MPOR poderá optar pela oferta permanente ou alocação direta. Como se trata de definição posterior ao edital, que depende do resultado do processo competitivo simplificado, e tendo em vista o ineditismo do programa, sem histórico de resultados, entendemos que manter a faculdade ao Poder Público, a depender do teste de mercado, confere maior segurança ao processo e ao formulador de política.

Importante esclarecer que a primeira etapa do programa possui um caráter piloto, possibilitando que sejam avaliadas as respostas do mercado, realizados ajustes necessários e estruturadas as bases para a implementação da segunda fase.

Trecho do arquivo*: Caso a sugestão do item 95 da Minuta de Portaria - não seja acatada - Sugestão para inclusão de item: "§4º Uma vez que o edital defina a alocação direta dos ativos, os proponentes poderão optar por assumir menos aeroportos que previstos no bloco original."

Sugere-se que seja possível a escolha dos ativos a serem alocados nos contratos de concessão, caso o procedimento seja deserto. Essa previsão está em consonância com o art. 9º, "f", que coloca a manifestação de interesse das concessionárias como um dos critérios para a alocação dos blocos, e condiz com o interesse público, uma vez que traz mais possibilidades para investimentos em aeroportos regionais.

Resposta (*Parcial): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Considerando as solicitações recebidas, a maximização da concorrência entre as concessionárias elegíveis a participar do AmpliAR e visando maior eficiência no processo

alocativo de aeroportos regionais às concessões vigentes, informamos que, para a primeira etapa do programa, os aeroportos serão ofertados de forma individual.

Em caso de procedimento deserto, o edital deverá prever a possibilidade de haver oferta permanente dos blocos ou aeroportos remanescentes, podendo haver ainda alocação direta, conforme previsão em portaria.