



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES - CONSULTA PÚBLICA AMPLIAR MINUTA DE EDITAL DE PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

Parágrafo 1

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

(...)

Parágrafo 82

Minuta de Edital N° 6/2024

Parágrafo 83

PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO N° 01/2024

Parágrafo 84

PROCESSO N° 50020.004697/2024-11

Parágrafo 85

OBJETO: Seleção de concessionárias de aeroportos para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos regionais deficitários integrantes dos blocos I a XI, nos termos estabelecidos na Portaria MPOR n° XX.

Parágrafo 86

ÍNDICE

1. DO OBJETO
2. DOS ANEXOS
3. DO ACESSO AO EDITAL
4. DOS ESCLARECIMENTOS SOBRE O EDITAL
5. DA IMPUGNAÇÃO DO EDITAL
6. DAS VISITAS TÉCNICAS
7. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS SOBRE O EDITAL E ANEXOS
8. DA COMISSÃO ESPECIAL DE PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO
9. DA PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO
10. DA PROPOSTA ECONÔMICA
11. DA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ECONÔMICA
12. DA ABERTURA DA SESSÃO E CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS
13. DOS RECURSOS

14. DA HOMOLOGAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

15. DO CRONOGRAMA DOS EVENTOS

16. DA CELEBRAÇÃO DO TERMO ADITIVO (ANAC)

17. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS DO TERMO ADITIVO (ANAC)

18. DA OFERTA PERMANENTE

19. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Parágrafo 87

PREÂMBULO

Parágrafo 88

Torna-se público, por meio do presente EDITAL, que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, sediada na Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo, 1º andar, ala oeste, realizará Processo Competitivo Simplificado a fim de selecionar as melhores propostas para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos descritos na Tabela 1 por meio dacelebração de aditivos aos contratos de concessão federal vigentes.

Parágrafo 89

O presente processo competitivo simplificado será regido pelas regras previstas neste edital e em seus anexos, e pela Portaria MPOR nº xx/2024, conforme consensuado no Acórdão TCU Plenário nº 2283/2024. O processo foi precedido de consulta pública realizada entre os dias xx de xxxxx e yy de xxxxx de 2024, devidamente divulgada no sítio eletrônico www.gov.br/participamaisbrasil/ e no Diário Oficial da União nº xx, de xx dedezembro de 2024.

Parágrafo 90

DO OBJETO

Parágrafo 91

O objetivo deste edital é a seleção de concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes paraa ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos regionais deficitários descritos na Tabela 1 por meio da celebração de aditivos aos contratos de concessão. A seleção será realizada em conformidade com a Portaria MPOR nº XX e com os requisitos estabelecidos neste edital e em seus anexos.

Parágrafo 92

A efetivação da incorporação dos aeroportos objeto deste edital aos contratos de concessão vigentes dar-se-á por meio de termo aditivo com o reequilíbrio econômico-financeiro correspondente a ser calculado pela ANAC nos termos dos respectivos contratos de concessão.

Parágrafo 93

A assunção dos aeroportos regionais pela concessionária que oferecer a proposta econômica vencedora dar-se-á pelo prazo remanescente da concessão federal vigente, sem prejuízo de eventual extensão desse prazo no âmbito do reequilíbrio econômico-financeiro de que trata o item 16.

Parágrafo 94

Os objetos do presente processo competitivo simplificado são compostos pelos seguintes blocos de aeroportos:

Parágrafo 95

Tabela 1: Blocos de aeroportos objeto do edital

Número: CP-896804

Data: 17/02/2025 - 14:37

Título: RETIRADA DO AEROPORTO DE OIAPOQUE DO EDITAL E AUSÊNCIA DE OUTROS NO ANEXO 4

Resumo: Verificando os aeroportos candidatos à primeira fase do programa durante a audiência pública e a lista da Nota Técnica nº 108/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR, notamos a ausência do Aeroporto de Oiapoque (SBOI) – Bloco 4 na Tabela 1 da minuta do Edital e na planilha de Capex do Anexo 1. Adicionalmente, o Aeroporto de Balsas (SNBS) e Bacabal (SNBI) não foram identificados na tabela de aeroportos do Anexo 4. Diante disso, há a necessidade de compatibilização da lista de aeroportos do Edital e seus Anexos antes da sua publicação final.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64322>

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.

Informamos que os aeroportos de Balsas e de Bacabal não se encontram na minuta de Anexo 4 da consulta pública por erro material e devem, portanto, ser considerados no âmbito do programa. 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Balsas e Bacabal não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Com relação ao Aeroporto de Oiapoque/AP, a pedido do delegatário do aeroporto, o ativo foi retirado da primeira rodada do Programa AmpliAR.

Número: CP-896953

Data: 17/02/2025 - 16:02

Título: Aeroporto de Porto Alegre do Norte no Estado de Mato Grosso

Resumo: Considerando o cenário do Aeroporto de Porto Alegre do Norte no Estado de Mato Grosso ser ofertado como um único ativo, fora de bloco de aeroportos, haveria a possibilidade de rever os valores de Opex e Capex para o negócio? Se sim, quais seriam os valores neste novo cenário proposto?

Contribuinte: Wanderley Galhiego Júnior

Responsável: SAC/MPor

Resposta: 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.

Com relação aos valores de CAPEX e OPEX, os mesmos foram revisados conforme detalhado nos documentos que subsidiam a publicação do edital. A metodologia está descrita na Nota Técnica nº 35/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Número: CP-897032

Data: 17/02/2025 - 17:37

Título: Contribuição GRU Airport

Resumo: Sugerimos a retirada do Aeroporto de SSOU – ARIPUANÃ do Bloco 10 e o Aeroporto SWEK – CANARANA do Bloco 11. Ambos os aeroportos demandam desapropriações de áreas, o que representa um risco expressivo e adicional para o proponente. Nesse sentido, a manutenção desses aeroportos reduz a atratividade dos blocos como um todo, inviabilizando investimentos nos demais aeroportos neles incluídos.

Contribuinte: ANDRE PIMENTEL FERREIRA LEO

Responsável: SAC/MPor

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

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das

interações que aconteceram no âmbito da Consulta Pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio, como desapropriações de grande vulto, além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Considerando as solicitações recebidas e a necessidade de gerenciamento de riscos nessa primeira etapa do programa, decidiu-se adiar a participação dos aeroportos com desafios relacionados a limitações no sítio, como nos casos mencionados na contribuição, dos aeroportos de Canarana/MT e Aripuanã/MT. Para esses casos mais críticos, com limitações de espaço para viabilizar a ampliação ou a adequação da infraestrutura, seriam necessários grandes esforços para desapropriação e desocupação de áreas, o que demandaria a realização de estudos mais aprofundados sobre a viabilidade técnica das intervenções.

Nesses termos, embora os aeroportos de Canarana/MT e Aripuanã/MT não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Parágrafo 96

DOS ANEXOS

Parágrafo 97

Os seguintes anexos constituem parte integrante deste edital:

Parágrafo 98

Anexo 1 - Planilha de cálculo com os valores de preço-teto para cada bloco (8650964);

Número: CP-897143

Data: 17/02/2025 - 18:36

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 sobre a possibilidade de ajuste na modelagem do CAPEX de manutenção, de modo a limitar a obrigação ao primeiro ciclo de investimentos ou garantir a previsão de reequilíbrio econômico-financeiro a partir do segundo ciclo de manutenção, assegurando maior equidade na alocação de riscos entre as concessionárias com diferentes prazos contratuais.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64352>

Contribuinte: BRUNA TOME RIBEIRO

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 detalhes sobre a precificação dos aeroportos estão disponíveis nos documentos que subsidiam a publicação do edital.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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 99

Anexo 2 - Orientações e formulário para apresentação de proposta econômica (8653443);

Parágrafo 100

Anexo 3 - Modelo de solicitação de esclarecimentos ao edital (8653721);

Parágrafo 101

Anexo 4 - Investimentos previstos (8823336)

Parágrafo 102

Anexo 5 - Preço teto por tempo remanescente (9182489)

Parágrafo 103

DO ACESSO AO EDITAL

Parágrafo 104

O presente edital, bem como todas as informações relacionadas e disponíveis sobre os aeroportos em questão, poderá ser obtido no sítio eletrônico do MPOR [<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>].

Parágrafo 105

DOS ESCLARECIMENTOS SOBRE O EDITAL

Parágrafo 106

A Comissão Especial do Processo Competitivo Simplificado de que trata o item 8 poderá prestar esclarecimentos sobre o edital de ofício ou a pedido das concessionárias.

Parágrafo 107

O pedido de esclarecimentos pelas proponentes deverá ocorrer até as 18 horas do dia xx de xxxxx de 2024, por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio do MPOR, conforme Anexo 3 (8653721), a ser encaminhado para o e-mail ampliar@mpor.gov.br.

Parágrafo 108

As respostas aos pedidos de esclarecimentos serão realizadas por escrito e divulgadas no sítio do MPor

Parágrafo 109

DA IMPUGNAÇÃO DO EDITAL

Parágrafo 110

Eventual impugnação deste edital deverá ser protocolada até 5 (cinco) dias úteis após sua publicação, sob pena de decadência do direito.

Parágrafo 111

A impugnação ao edital deverá ser dirigida ao presidente da comissão especial do processo competitivo simplificado e apresentada mediante protocolo eletrônico via Sistema

Eletrônica de Processos ? SEI, utilizado pelo MPOR, disponível no endereço: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/cadastrar-se-no-sei-do-ministerio-dos-transportes>.

Parágrafo 112

A impugnação deverá especificar a qual bloco de aeroportos faz referência ou indicar que se refere ao edital como um todo. A impugnação relativa a questões específicas de um bloco de Aeroportos não impedirá ou suspenderá o prosseguimento do processo em relação aos demais blocos de aeroportos.

Parágrafo 113

A comissão especial do processo competitivo simplificado deverá julgar e responder às eventuais impugnações na forma da lei. Caso medida judicial ou administrativa venha a suspender o processo competitivo simplificado relativo a um ou mais blocos de aeroportos, fica a critério do MPOR prosseguir com relação ao(s) bloco(s) não atingidos pela decisão.

Parágrafo 114

DAS VISITAS TÉCNICAS

Parágrafo 115

As concessionárias interessadas poderão visitar os aeroportos objeto deste edital por meio de visitas técnicas que deverão ser previamente agendadas conforme procedimento especificado no site do MPOR.

Parágrafo 116

Eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação dos aeroportos objeto deste edital são de integral responsabilidade das concessionárias interessadas.

Parágrafo 117

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS SOBRE O EDITAL E ANEXOS

Parágrafo 118

Todos os documentos do processo competitivo simplificado bem como as correspondências trocadas entre as concessionárias interessadas e o MPOR deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação consultada e interpretada de acordo com este idioma.

Parágrafo 119

Exceto quando expressamente autorizado, os documentos deverão ser apresentados conforme os modelos constantes do edital, quando houver.

Parágrafo 120

Todas as referências de horário do presente edital referem-se ao horário oficial de Brasília.

Parágrafo 121

Qualquer alteração no edital será divulgada no site <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>.

Parágrafo 122

As informações públicas disponíveis para a realização de projetos, levantamentos, investigações ou estudos são as constantes deste edital e seus respectivos anexos, e informações a serem disponibilizadas pela SAC/MPOR em endereço eletrônico (data room).

Parágrafo 123

As informações, estudos, planilhas e demais documentos ou dados relacionados aos respectivos aeroportos e/ou aos blocos de aeroportos objeto do presente processo competitivo simplificado foram desenvolvidas para fins exclusivos de precificação, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o MPOR ou a União perante as concessionárias interessadas.

Parágrafo 124

As concessionárias interessadas são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Aeroportos integrantes dos blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração dos aeroportos bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências,

leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

Parágrafo 125

A participação no processo competitivo simplificado implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do edital e anexos, bem como das demais normas aplicáveis.

Parágrafo 126

DA COMISSÃO ESPECIAL DE PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

Parágrafo 127

O processo competitivo simplificado será conduzido e julgado por comissão especial nomeada por ato do Ministro de Portos e Aeroportos.

Parágrafo 128

A comissão especial poderá prorrogar os prazos de que trata o edital em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior, mediante prévia aprovação do Ministro de Portos e Aeroportos, sem que caiba às concessionárias interessadas direito a indenização ou reembolso de custos e despesas a qualquer título.

Parágrafo 129

DA PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

Parágrafo 130

Poderão participar da disputa as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que se encontram 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.

Parágrafo 131

Não é permitida a associação entre concessionárias para a apresentação de proposta conjunta para o mesmo bloco de aeroportos.

Parágrafo 132

DA PROPOSTA ECONÔMICA

Parágrafo 133

A seleção das propostas para cada bloco será baseada no maior deságio percentual em relação ao preço-teto estabelecido para o respectivo bloco constante no Anexo 1 (8650964).

Parágrafo 134

O deságio percentual incidirá sobre o preço-teto referente ao prazo remanescente do contrato de concessão de cada concessionária no momento de celebração do aditivo contratual, conforme Anexo 5 do edital - 8650964)

Parágrafo 135

O preço-teto será determinado conforme metodologia descrita no Anexo 1 (8650964).

Parágrafo 136

Os valores ofertados na proposta serão de exclusiva responsabilidade da concessionária interessada, não lhe assistindo o direito de pleitear qualquer alteração sob alegação de erro, omissão ou qualquer outro pretexto.

Parágrafo 137

A desistência por parte da proponente antes da celebração do termo aditivo poderá ser utilizada como critério (negativo) de classificação da concessionária em futuros processos competitivos simplificados de mesma natureza, nos termos do item 18.

Data: 17/02/2025 - 17:34

Título: Contribuição GRU Airport

Resumo: Sugerimos alterar a redação deste item, que passaria a vigorar da seguinte forma: "A desistência por parte da proponente antes da celebração do termo aditivo não poderá ser utilizada como critério (negativo) de classificação da concessionária em futuros processos competitivos simplificados de mesma natureza".

Contribuinte: ANDRE PIMENTEL FERREIRA LEO

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 (...) 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 concessionárias 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 138

DA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ECONÔMICA

Parágrafo 139

As concessionárias interessadas deverão entregar a proposta econômica para cada bloco em envelopes lacrados, diretamente ao presidente da Comissão Especial de Processo Competitivo Simplificado, conforme orientações constantes do Anexo 2 (8653443), até a data estabelecida no cronograma de que trata o item 15.

Parágrafo 140

DA ABERTURA DA SESSÃO E CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS

Parágrafo 141

A leitura das propostas dar-se-á em sessão pública transmitida pelo canal do YouTube do MPOR às 10 horas do dia xx de xxxxx de 2025, em local a ser indicado pela comissão.

Parágrafo 142

As propostas serão classificadas em ordem decrescente a partir do percentual de deságio sobre o preço-teto, sendo vencedora a concessionária que ofertar o maior deságio percentual sobre os valores apresentados no Anexo 1 (8650964) para o bloco correspondente.

Parágrafo 143

Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate levará em consideração a natureza da concessão (individual ou em bloco) e o prazo remanescente, priorizando concessões individuais e, como segundo critério, prazos menores. Caso persista o empate, será realizado sorteio.

Parágrafo 144

O resultado da classificação das propostas será divulgado no site do MPOR.

Parágrafo 145

DOS RECURSOS

Parágrafo 146

O prazo recursal é de 3 dias úteis contados da publicação do resultado da classificação das propostas.

Parágrafo 147

Os recursos deverão ser protocolados eletronicamente via SEI, no endereço: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/cadastrar-se-no-sei-do-ministerio-dos-transportes>.

Parágrafo 148

O recurso será dirigido à autoridade que tiver editado o ato ou proferido a decisão recorrida, a qual poderá reconsiderar sua decisão no prazo de 3 (três) dias úteis ou, nesse mesmo prazo, encaminhar recurso para o Ministro de Portos e Aeroportos, que deverá proferir sua decisão no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento dos autos.

Parágrafo 149

Os recursos interpostos fora do prazo não serão conhecidos.

Parágrafo 150

A interposição de recurso será comunicada às demais concessionárias que apresentarem proposta no processo competitivo simplificado, que poderão impugná-lo no prazo de 3 (três) dias úteis contados da intimação do ato.

Parágrafo 151

O resultado do julgamento de recurso eventualmente interposto será publicado no sítio do MPOR (<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>).

Parágrafo 152

DA HOMOLOGAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO

Parágrafo 153

Concluída a etapa recursal, a comissão especial encaminhará o resultado do processo competitivo simplificado para homologação pelo Ministro de Portos e Aeroportos e publicação no sítio do MPOR (<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>).

Parágrafo 154

O valor da proposta vencedora será considerado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato celebrado com a concessionária correspondente, conforme disposto no item 16.

Parágrafo 155

DO CRONOGRAMA DOS EVENTOS

Parágrafo 156

O desenvolvimento das etapas do processo competitivo simplificado observará a ordem de eventos e o cronograma indicados na tabela a seguir.

Parágrafo 157

DA CELEBRAÇÃO DO TERMO ADITIVO (ANAC)

Parágrafo 158

Concluída a homologação do processo competitivo simplificado, a ANAC, conforme suas atribuições legais, definirá e calculará a forma de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Parágrafo 159

Com o reequilíbrio econômico-financeiro definido, serão celebrados os respectivos termos aditivos. Esses documentos formalizarão a incorporação dos blocos de aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão vigentes.

Número: CP-896982

Data: 17/02/2025 - 16:40

Título: Contribuição Fraport Brasil S.A.

Resumo: Qual o prazo para concluir o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão vigente? Além dos pontos acima colocados em especial sobre as propostas de minuta submetidas à consulta pública, estas Concessionárias entendem que é importante pontuar também alguns temas voltados à concessão que merecem uma análise a fim de

garantir maior viabilidade e segurança regulatória perante os contratos de concessão, tal como, mas não limitado a: i) Obrigações securitárias devem ser revisadas, pois podem se tornar um custo elevado ou ainda impossíveis de contratar; ii) Não atendimento aos indicadores de qualidade, como a pesquisa de passageiros visto não fazer sentido devido ao porte do aeroporto e a demanda; iii) Considerando a demanda de passageiros e o porte do aeroporto, definir outros indicadores de qualidade que sejam pertinentes a esta operação aeroportuária; (iv) A maioria dos aeroportos realizam contratos de financiamento para as concessões vigentes com bancos estaduais/federais. Um financiamento adicional vai ter um impacto significativo nos contratos existentes. Devido a isso, entendemos que o Governo deve apoiar as novas tratativas de financiamento.

Contribuinte: Marcelo Alexandre Gianasi

Responsável: ANAC

Resposta: A ANAC informa que a minuta de termo aditivo anexa ao edital esclarece como será realizado o reequilíbrio, bem como os outros pontos abordados na contribuição. A definição da forma de acompanhamento da operação dos aeroportos pela concessionária obedecerá rito simplificado e irá adequar-se ao porte e complexidade dos aeroportos envolvidos. Quanto ao financiamento do investimento, a Concessionária é responsável por sua negociação, não havendo participação do poder concedente.

Parágrafo 160

Os termos aditivos deverão assegurar ampliação, manutenção e exploração adequada dos aeroportos, em conformidade com os critérios e condições estabelecidos neste edital e nas normas vigentes.

Parágrafo 161

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

Parágrafo 162

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS DO TERMO ADITIVO (ANAC)

Parágrafo 163

A conclusão da competição ocorrerá após a celebração dos termos aditivos específicos aos contratos de concessão, conduzida pela ANAC, em conformidade com a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Parágrafo 164

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

Parágrafo 165

Garantia de execução contratual: as concessionárias que incorporarem aeroportos regionais deficitários terão suas garantias contratuais majoradas. O valor dessa garantia será ajustado de acordo com o impacto específico do lote de aeroportos no contrato vigente, assegurando que o poder concedente esteja protegido contra eventuais inadimplências.

Parágrafo 166

Áreas dos sítios aeroportuários e responsabilidade ambiental: o termo aditivo deverá especificar claramente os deveres da concessionária em relação às responsabilidades ambientais e ao controle, guarda, regularização e desapropriação de terrenos para o desenvolvimento do aeroporto. A definição precisa dessas responsabilidades ajudará a precificar melhor as ofertas e evitar contenciosos administrativos ou judiciais futuros.

Parágrafo 167

Matriz de risco: a matriz de risco do contrato original será mantida sem alterações. Adicionalmente, para os Aeroportos regionais, será desenvolvida matriz de risco específica que refletirá os avanços regulatórios observados entre as diferentes rodadas de concessões aeroportuárias. Essa nova matriz é projetada para abordar as particularidades e desafios específicos desses aeroportos, incorporando as mudanças regulatórias mais recentes. Riscos associados à não liberação de áreas e à obtenção de autorizações serão compartilhados, dependendo do prazo e da causa dos eventuais atrasos. Em situações em que os atrasos sejam excessivos e impactem significativamente os cronogramas estabelecidos, haverá a possibilidade de revisão de prazos e de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essas disposições visam proporcionar flexibilidade e adaptabilidade na gestão dos riscos, garantindo a viabilidade e eficiência operacional dos Aeroportos regionais sob concessão.

Data: 17/02/2025 - 14:39

Título: RISCO GEOTÉCNICO DIANTE DA AUSÊNCIA DE PROJETO DE ENGENHARIA E PROSPECÇÃO DO SOLO

Resumo: Apesar do risco geotécnico ser comumente compartilhado, destaca-se a relevância desse item no impacto tanto do Capex quanto no prazo de execução das obras no cenário em que não se encontram disponíveis informações sobre um projeto preliminar de engenharia e resultados de prospecção do solo local. Uma maneira de mitigar minimamente esse risco seria dispor tempo e procedimento para as concessionárias interessadas realizarem campanhas de sondagem.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64324>

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.

Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas. Em adição, informa-se que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital, a qual propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Número: CP-896813

Data: 17/02/2025 - 14:41

Título: RISCOS DE VIABILIDADE NÃO ENDEREÇADOS

Resumo: Um ponto relevante que deve ser levado em conta na análise de risco dos aeroportos citados e nas condições de contorno apresentadas pelo programa consiste no risco da viabilidade técnica da ampliação e/ou adequação normativa. Durante uma análise preliminar do sítio aeroportuário dos aeroportos apresentados para a consulta pública, identificamos alguns pontos de atenção quanto à limitação de espaço para viabilizar a ampliação almejada. Dentre os potenciais problemas identificados, destacaram-se a necessidade de desapropriação para regularizar posição de infraestrutura de Pátio, retirada de casas da área de faixa de pista e desapropriação para permitir implantação de RESA e ampliação de PPD. No arquivo em anexo elencamos dois exemplos que, aparentemente, a ampliação e implantação de RESA estaria condicionada à desapropriação em trecho urbano no entorno. Apesar da metodologia apresentada considerar o custo do investimento para ampliações, não identificamos como seriam tratadas as questões de limitação do sítio, principalmente o caso das edificações na faixa de pista. Além da questão do tempo a ser efetivamente disponibilizado o terreno e impacto disso na entrega das obras, o caso do Aeroporto de Caruari (SWCA) se destaca por ter equipamento público dentro da Faixa de Pista que, teoricamente, deveria ser desapropriado. Entendemos que a matriz de risco apresentada deve abordar, de algum modo, o risco de viabilidade técnica.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64326>

Contribuinte: JULIANA RUIZ MAGALHAES BERNARDI

Responsável: SAC/MPor e ANAC

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

Considerando as solicitações recebidas e a necessidade de gerenciamento de riscos nessa primeira etapa do programa, decidiu-se adiar a participação dos aeroportos com desafios relacionados a limitações no sítio, como nos casos mencionados na contribuição, dos aeroportos de Caruari/AM, Balsas/MA e Canarana/MT. Para esses casos mais críticos, com limitações de espaço para viabilizar a ampliação ou a adequação da infraestrutura, seriam necessários grandes esforços para desapropriação e desocupação de áreas, o que demandaria a realização de estudos mais aprofundados sobre a viabilidade técnica das intervenções.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Caruari/AM, Balsas/MA e Canarana/MT não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Por parte da ANAC, o detalhamento da matriz de risco e o parâmetro contratual a ser utilizado foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Número: CP-897141

Data: 17/02/2025 - 18:34

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 esclarecimentos sobre a estruturação da nova matriz de risco para os aeroportos regionais, em especial no que se refere à alocação de responsabilidades e à metodologia a ser adotada para a revisão de prazos e o reequilíbrio econômico-financeiro. Além disso, considerando que a aplicação das penalidades atualmente segue um modelo concebido para concessões tradicionais, questionamos se há previsão de ajustes no anexo de penalidades para os aeroportos regionais, de forma a evitar distorções decorrentes da incorporação de ativos exclusivamente deficitários. A diferenciação desses mecanismos é essencial para garantir um modelo contratual mais equilibrado e sustentável.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64350>

Contribuinte: BRUNA TOME RIBEIRO

Responsável: ANAC

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

A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive sobre a matriz de risco e penalidades, consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital.

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.

Contribuinte: BRUNA TOME RIBEIRO

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

Trecho do Arquivo: Revisão da Matriz de Riscos e Penalidades Contratuais

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

A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive sobre a matriz de risco e penalidades, consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, inclusive a respeito de uma fase inicial de diagnóstico e levantamento de informações.

Trecho do Arquivo: Ajustes na Modelagem do CAPEX de Manutenção (ou previsão de equilíbrio econômico-financeiro a partir do segundo ciclo de manutenção)

Resposta ao trecho (SAC/MPor): 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 detalhamentos sobre a precificação dos aeroportos estão disponíveis nos documentos que subsidiam a publicação do edital.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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 168

Regulação tarifária: o termo aditivo seguirá um modelo de tetos tarifários para a remuneração da infraestrutura e serviços prestados, com regras de reajuste pré-definidas. Para preços não-tarifários e atividades comerciais, os critérios de definição de preços serão objetivos e não discriminatórios, garantindo liberdade para a concessionária definir remunerações comerciais.

Número: CP-896915

Data: 17/02/2025 - 15:40

Título: Flexibilização de tarifas em Aeroportos até 1 milhão de passageiros

Resumo: Desde a 5ª Rodada, nos aeroportos com movimentação inferior a 1 milhão de passageiros ano as suas tarifas não são reguladas, deixando um ambiente flexível de mercado entre Concessionária e comunidade local. Sugere-se fortemente que nesses aeroportos que

nem voos comerciais existem, seja mantida a mesma política de não fixação de tarifas aeroportuárias.

Contribuinte: Wanderley Galhiego Júnior

Responsável: ANAC

Resposta: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o modelo tarifário será diferente daquele observado nas rodadas anteriores (quinta rodada em diante). Conforme apresentado no item 168 – Regulação tarifária - da seção Das Disposições Gerais do Termo Aditivo proposto, será seguido um modelo de tetos tarifários para a remuneração da infraestrutura e serviços prestados, com regras de reajuste pré-definidas.

Parágrafo 169

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

Número: CP-896822

Data: 17/02/2025 - 14:48

Título: ITENS QUE, SE REQUERIDOS, IMPACTARÃO SUBSTANCIALMENTE O PREÇO-TETO DEFINIDO

Resumo: Destaca-se a importância de os requisitos de infraestrutura estarem compatíveis com o preço-teto, bem como que fique claro na documentação a normativa que deverá ser seguida, de modo a evitar que itens que estejam presentes no RBAC 154 e que são usuais nas demais concessões, mas que não constem como requisito de infraestrutura contratual, sejam cobrados indiretamente durante a execução do contrato e homologação da infraestrutura junto à ANAC na entrega da Fase II-B. Conforme apresentamos na contribuição do item 181 da presente Consulta Pública, atualmente há itens requeridos que potencialmente não estão cobertos pelo preço-teto com multiplicador apresentado, observando apenas o que é requerido no Anexo 4. Entretanto, essa lista aumenta quando estendida para o que é requerido para a infraestrutura aeroportuária no âmbito do RBAC 154 e os investimentos que vêm sendo realizados nas demais concessões aeroportuárias, podendo trazer impacto considerável no preço-teto vislumbrado para o programa. No documento em anexo apresentamos, de maneira exemplificativa e junto com nossas considerações, os seguintes itens: a) Ajustes de declividades longitudinais e transversais no sistema de pistas e faixa de pista; b) Elementos na Superfície de Transição; c) Capacidade de suporte na faixa preparada. Entendemos que caso eles sejam transformados em itens requeridos para os aeroportos do programa, o Capex que

gera o preço-teto deveria contemplar absorver tais investimentos. No entanto, caso os aeroportos do programa tenham algum tipo de isenção quanto ao cumprimento, sugere-se que tal isenção seja expressada na documentação do Edital e Contrato, evitando-se a obrigação de investimentos. No entanto, caso os aeroportos do programa tenham algum tipo de isenção quanto ao cumprimento, sugere-se que tal isenção seja expressada na documentação do Edital e Contrato, evitando-se a obrigação de investimentos futuros que não estavam previstos no ato da licitação.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64328>

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.

Por parte da ANAC, informa-se que somente será exigido o que consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital, propostas de forma prescritiva com o objetivo de garantir maior transparência.

Adicionalmente, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Cabe ao interessado diligenciar as condições da infraestrutura e as necessidades de expansão para cumprimento integral do Termo Aditivo.

Parágrafo 170

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

Parágrafo 171

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

Parágrafo 172

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

Parágrafo 173

Será assegurado à parte selecionada no processo competitivo simplificado o direito de participar, em procedimento administrativo dialético, da elaboração material do termo aditivo, desde que respeitado o instrumento convocatório e não sejam incluídos pleitos estranhos aos interesses do poder concedente quanto ao programa de investimentos privados em aeroportos regionais, tampouco alteradas as propostas ofertadas durante a concorrência ou as diretrizes e premissas contratuais acima indicadas.

Parágrafo 174

DA OFERTA PERMANENTE

Parágrafo 175

Caso não haja propostas válidas para um ou mais blocos de aeroportos durante o processo competitivo simplificado, os mesmos poderão ser incluídos no regime de oferta permanente.

Parágrafo 176

A oferta permanente consiste na possibilidade contínua de apresentação de proposta por blocos de Aeroportos deficitários já ofertados ao mercado e sem interessados no momento da sessão pública de abertura, respeitados os demais termos deste edital, em especial o preço-teto dos blocos e os investimentos mínimos previstos a serem realizados pelas concessionárias.

Parágrafo 177

A inclusão de blocos no regime de oferta permanente será divulgada no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos (<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>) com as respectivas condições e critérios de seleção.

Parágrafo 178

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Parágrafo 179

As informações e documentos apresentados pelas concessionárias no decorrer do processo competitivo simplificado serão tratados de forma confidencial, exceto quando sua divulgação for exigida por lei ou regulamentos aplicáveis. O Ministério de Portos e Aeroportos assegura o tratamento reservado das propostas e informações sensíveis.

Parágrafo 180

O Ministério de Portos e Aeroportos poderá, a qualquer tempo, revogar ou anular o presente processo competitivo simplificado por razões de interesse público ou em virtude de ilegalidade, mediante decisão devidamente fundamentada, sem que isso gere direito à indenização ou reembolso de custos por parte das concessionárias participantes.

Parágrafo 181

Número: CP-896826

Data: 17/02/2025 - 14:51

Título: NECESSIDADE DE REAJUSTE NOS VALORES DE CAPEX PARA A MESMA DATA-BASE – ANEXO 1

Resumo: A planilha de cálculo do Anexo 1 disponibilizada para a consulta pública apresenta, em sua aba “BASE PAN – CAPEX”, valores de investimento para cada um dos componentes aeroportuários aparentemente extraídos após utilização do simulador de Capex do PAN 2024. Ao fazer uma verificação com a calculadora do PAN, notamos que apenas parte dos valores de Capex apresentados no anexo tiveram sua data-base atualizada, sendo que os investimentos para Terminal de Passageiros, Estacionamento de Veículos e Equipamentos de Auxílio à Navegação Aérea aparentam necessitar de reajuste, uma vez que os números correspondem à simulação com data-base de 2022. Isto posto, entendemos que para a definição do preço-teto na data-base presente ou, pelo menos na mesma base, é necessário proceder também com o reajustamento dos valores paramétricos definidos no simulador do PAN 2024 (Tabelas de Construção Civil e Equipamentos na aba “1.1 Atualização de Dados”), que correspondem às taxas de custo por metro quadrado ou equipamento definidas no estudo.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64330>

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.

Informamos que para a precificação do CAPEX e OPEX dos aeroportos a data base foi atualizada para o SICRO de Janeiro de 2025. O detalhamento das premissas adotadas e do modelo utilizado é apresentado na nota técnica que embasa a publicação do edital.

Número: CP-896829

Data: 17/02/2025 - 14:53

Título: RISCO QUANTO À INDEFINIÇÃO DOS REQUISITOS MÍNIMOS – ANEXO 4

Resumo: Consoante à preocupação de se evitar custos desnecessários e requerimentos desproporcionais apresentada no item 1.2 da minuta do “Anexo 4 DIRETRIZES PARA REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS NOS AEROPORTOS REGIONAIS”, destaca-se o risco da incerteza e consequentes impactos na definição do preço-teto, uma vez que até o momento não foram apresentadas manifestações da ANAC em relação ao tema. Diante desse impasse e visando mitigar o surgimento das infinitas possibilidades que solucionam o tema, sugere-se que os elementos mínimos de infraestrutura requeridos sejam baseados na Portaria ANAC nº 9.249/SIA, de 22 de setembro de 2022, a qual estabelece os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional a serem exigidos do operador de aeródromo não certificado segundo o RBAC nº 139 que processe ou pretenda processar operações aéreas regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121. Ressalta-se que os itens sugeridos pelo ministério no Anexo 4 já estão, em sua maioria, de acordo com o mínimo requerido pela Portaria, e que a sugestão de sua utilização visa, principalmente, dispor de legislação precedente em caso análogo e que já passou por reflexão técnica, trazendo mais segurança jurídica ao contrato.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64332>

Contribuinte: JULIANA RUIZ MAGALHAES BERNARDI

Responsável: ANAC

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

Informamos que os elementos mínimos de infraestrutura estão definidos em anexo próprio da minuta de termo aditivo. Os parâmetros foram estabelecidos considerando premissas operacionais do PAN e os normativos estabelecidos pela ANAC, em especial a Tabela MIL, conforme disposto na Portaria nº 9.249/SIA/ANAC, de 22 de setembro de 2022.

Contribuições no Documento

Número: CP-865389

Data: 07/01/2025 - 15:10

Título: Solicitação de Prorrogação Prazo Consulta Pública Ampliar CCR

Resumo: Segue anexa a Carta BLC-ADC-0001/2025 referente ao pedido de reiteração de prazo para contribuições para a presente consulta pública.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/61905>

Contribuinte: VANESSA MARCHETTE REIS

Responsável: SAC/MPor

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

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.

Número: CP-866067

Data: 08/01/2025 - 18:09

Título: Pedido de Dilação de Prazo

Resumo: Segue pedido de dilação de prazo para envio das contribuições da CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS S/A para a consulta pública do Projeto Ampliar.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62113>

Contribuinte: Rayssa de Castro Alves

Responsável: SAC/MPor

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

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.

Número: CP-866335

Data: 09/01/2025 - 16:56

Título: Solicitação de prorrogação de Consulta Pública

Resumo: Prezados, Segue em anexo o ofício MoveInfra 01/2025, com pedido de prorrogação do prazo desta Consulta Pública.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62200>

Contribuinte: FERNANDO MACHADO DINIZ

Responsável: SAC/MPor

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

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.

Número: CP-866872

Data: 11/01/2025 - 17:53

Título: Adesão do Aeroporto de Manicoré SBMY junto ao Programa – AmpliAR/MPOR

Resumo: Pelo presente expediente, comunicamos que o município de Manicoré manifesta interesse, na adesão ao programa AmpliAR, visando o redesenho no modelo de gestão de aeródromos, possibilitando, a integração nacional e o desenvolvimento regional por meio da logística aérea, proporcionando melhor qualidade de vida a população de Manicoré/AM e região.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62295>

Contribuinte: WALTER ANDRE CAETANO DOS SANTOS

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 Aeroporto de Manicoré para o desenvolvimento da aviação regional no Amazonas. Por esse motivo, informamos que o referido aeroporto foi incluído na lista de aeroportos submetida à consulta pública.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora o Aeroporto de Manicoré não tenha sido incluído na primeira rodada do AmpliAR, o aeroporto deverá ser contemplado nas rodadas posteriores.

Número: CP-867871

Data: 14/01/2025 - 11:14

Título: Solicitação de prorrogação de Consulta Pública

Resumo: Prezados, Segue em anexo o Ofício SEINFRA/DTA nº. 6/2025, com pedido de prorrogação do prazo para envio de contribuições por mais 30 (trinta) dias, de forma a possibilitar uma análise técnica mais robusta e embasada, além de fomentar uma discussão aprofundada que contribua para o aprimoramento do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62708>

Contribuinte: Hélio Guerra Borchardt

Responsável: SAC/MPor

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

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.

Número: CP-867985

Data: 14/01/2025 - 15:21

Título: Adesão ao Programa Ampliar - Araguaína -TO

Resumo: A adesão a programas como o Programa Ampliar surge como uma solução para superar esses desafios, proporcionando investimentos e modernização na infraestrutura, com expertise técnica indispensável para a concretização das melhorias planejadas. O avanço dessas obras é fundamental para que o Aeroporto de Araguaína possa atingir padrões modernos de operação, contribuindo diretamente para o desenvolvimento econômico da região e a integração do Tocantins com o restante do país. A adesão ao Programa Ampliar se apresenta como uma oportunidade única para superar essas dificuldades. Este programa visa não apenas a modernização das infraestruturas aeroportuárias, mas também o incremento na capacidade operacional e na eficiência dos serviços prestados. Vimos, por meio deste, manifestar o interesse deste Município em formalizar a adesão do Aeroporto de Araguaína ao Programa AmpliAR, com o intuito de colaborar significativamente para o desenvolvimento e aprimoramento das infraestruturas aeroportuárias regionais.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62710>

Contribuinte: KAROLINE KELLY DA SILVA

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 Aeroporto de Araguaína para o desenvolvimento da aviação regional no Tocantins. Nesse contexto, informamos que o aeroporto está previsto para ser contemplado na primeira etapa do programa.

Número: CP-876976

Data: 20/01/2025 - 21:33

Título: Aeroporto de Juína/MT

Resumo: Em relação ao aeroporto de Juína/MT, salienta-se que essa cidade tem uma população estimada em 48 mil habitantes, porém, somadas as cidades de suas adjacências, são mais de 100 mil habitantes que sofrem muito com a logística. Isso porque, os aeroportos mais próximos com voos regulares são os de Sinop/MT, Cuiabá/MT e Ji Paraná/MT, todos localizados a uma distância terrestre de mais de 500Km ou com trechos de estradas de chão, cujo tempo de viagem rodoviária é de no mínimo 7 horas. O gargalo na logística de Juína/MT fica ainda mais evidente quando se está na iminência de inaugurar um Hospital Regional na cidade e inexistem especialistas médicos em muitas áreas, bem como considerando que de ônibus o trajeto mais rápido até a capital leva ao menos 10 horas. Também é de se salientar

que o aparente baixo número anual de passageiros nos anexos, apenas 808, deve ser somado ao número de passageiros de Aripuanã/MT, mais de 2.500, visto que a rota aérea atual é Cuiabá x Aripuanã x Juína, sendo a rota comercial operada somente pela Azul, por meio do Cessna Gran Caravan, que leva até 9 pessoas a um preço médio de R\$ 3.000,00. Assim, é evidente que a ampliação do aeroporto para receber voos como Embraer e ATR também culminará no barateamento das passagens aéreas e consequentemente o número de 808 passageiros anuais deverá mais que dobrar, visto que a passagem de ônibus até Cuiabá/MT custa em torno de R\$ 250,00, e esses voos poderão se aproximar em muito deste valor, com passagens entre R\$ 500,00 e R\$ 1000,00.

Contribuinte: GUILHERME PEREIRA TONINI

Responsável: SAC/MPor

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

Esclarecemos, de antemão, que a projeção de demanda considerada para o programa AmpliAR norteia-se na metodologia do Plano Aeroviário Nacional (PAN), aprovado por este Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pela Portaria MPOR nº 605, de 5 de dezembro de 2024. Os estudos do PAN levaram em conta a demanda da região com a simulação de um aeroporto em Juína recebendo voos comerciais, o que representou mais de dois mil passageiros, motivo pelo qual Juína está no Cenário Base. Entratanto, o que se observa em aeroportos com mercado inferior a 50 mil passageiros processados anuais, é uma representatividade de jato muito modesta. Assim, entende-se que mesmo que fosse construir um aeroporto para aeronave crítica 3C, a aeronave crítica ainda seria o 2C (ATR). Por isso foi destacado para o aeródromo um projeto com esta aeronave crítica.

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 Aeroporto de Juína para o desenvolvimento da aviação regional no Mato Grosso. Por esse motivo, informamos que o referido aeroporto foi incluído na lista de aeroportos submetida à consulta pública.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora o Aeroporto de Juína não tenha sido incluído na primeira rodada do AmpliAR, o aeroporto poderá ser contemplado nas rodadas posteriores.

Número: CP-877000

Data: 20/01/2025 - 21:39

Título: Aeroporto de Juína/MT

Resumo: Conforme estudo sobre o Aeroporto de Juína/MT, em 2020 a projeção era de uma demanda de 22 mil passageiros anuais, porém no anexo do edital consta em torno de 808 passageiros anuais, acredito que o número apresentado no edital está subestimado.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/62875>

Contribuinte: GUILHERME PEREIRA TONINI

Responsável: SAC/MPor

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

Esclarecemos que a projeção de demanda considerada para o programa AmpliAR norteia-se na metodologia do Plano Aeroviário Nacional (PAN), aprovado por este Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pela Portaria MPOR nº 605, de 5 de dezembro de 2024. O dado de 22 mil passageiros refere-se à projeção de 2020 estimada em 2017. Para esse cálculo, considerou-se cenário de investimento no aeroporto e que as empresas aéreas implementariam os voos. Trata-se da demanda do mercado segundo a avaliação de 2017. Na sequência, o dado mencionado de 808 passageiros é a quantidade de passageiros processada em 2020. Já os dados futuros, após 2022, consistem em projeções calculadas levando-se em conta a movimentação de pessoas segundo a matriz origem-destino de telefonia. Todas estas informações encontram-se no PAN 24.

Número: CP-890693

Data: 05/02/2025 - 18:37

Título: Dúvidas em relação à minuta

Contribuinte: ALICE PACHECO JARDIM REIS

Resumo: Prezados, Seguem as dúvidas em relação à minuta disponibilizada:

Trecho do Arquivo: - Item 98: Solicita-se a disponibilização do detalhamento do raciocínio por trás do valor estimado de OPEX anual. Foi identificado que alguns aeroportos apresentam um montante de aproximadamente R\$600.000,00 anual para operação. Esse valor parece muito otimista. Seria de ajuda entender as premissas utilizadas para o cálculo desse valor, como custos operacionais, de manutenção e outros itens relevantes.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Informamos que as premissas adotadas para a precificação dos aeroportos estão disponíveis nos documentos que subsidiam a publicação do edital. Considerando as contribuições recebidas e a previsão de operação de aviação regular em todos os aeroportos do programa, os valores foram revisados.

Por oportuno, esclarece-se que os valores estimados para despesas de capital (capex) e para despesas operacionais (opex), assim como quaisquer valores de referência obtidos conforme metodologia do PAN, servem apenas para instruir a realização do procedimento competitivo simplificado.

A efetiva execução das obrigações de investimento contratadas será disciplinada pelo termo aditivo ao contrato de concessão, cuja minuta encontra-se anexa ao edital do procedimento competitivo simplificado.

Trecho do Arquivo: -Item 101: Observa-se que os aeroportos de Balsas e Bacabal não estão incluídos na lista de aeroportos do Anexo 4. Solicitamos esclarecimentos sobre o motivo da omissão desses terminais na referida lista.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que os aeroportos de Balsas e de Bacabal não se encontram na minuta de Anexo 4 da consulta pública por erro material. 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 dos aeroportos de Balsas e Bacabal para o desenvolvimento da aviação regional no Maranhão. Por esse motivo, informamos que os referidos aeroportos foram incluídos na lista de aeroportos submetida à consulta pública.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Balsas e Bacabal não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Trecho do Arquivo: - Item 166: Gostaríamos de entender como serão distribuídos os riscos e as responsabilidades ambientais, de regularização e desapropriação de terrenos entre o poder concedente e a concessionária. Em particular, solicitamos confirmação se os termos desses

processos seguirão os moldes do contrato de concessão original da concessionária interessada.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o detalhamento da matriz de risco e o parâmetro contratual a ser utilizado foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de uma Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (1): Caso o PCN do sistema de pistas e pátio seja inferior ao declarado, haverá reequilíbrio econômico-financeiro de contrato?

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que não haverá alteração da matriz de risco entre os aeroportos já concedidos e os do AmpliAR no tocante a este tema. Dessa forma, não haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. As concessionárias que participarem do processo competitivo simplificado são responsáveis por realizar a avaliação da condição da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (2): Quem será o responsável pela instalação dos equipamentos de navegação aérea necessários para viabilizar a operação IFR NPA (Instrument Flight Rules - Non Precision Approach) nos aeroportos em questão?

Resposta ao Trecho (ANAC): Informamos que os elementos mínimos de infraestrutura estão definidos na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Os parâmetros foram estabelecidos considerando premissas operacionais do PAN e os normativos estabelecidos pela ANAC, em especial a Tabela MIL, conforme disposto na Portaria nº 9.249/SIA/ANAC, de 22 de setembro de 2022.

Em adição, informamos que as obrigações contratuais da concessionária constam na minuta de aditivo contratual, a qual propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (3): Caso seja identificado por meio de ensaios que a área da faixa preparada e RESA não possui resistência adequada conforme especificado em regulação, haverá reequilíbrio econômico-financeiro de contrato?

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que não haverá alteração da matriz de risco entre os aeroportos já concedidos e os do AmpliAR no tocante a este tema. Dessa forma, não haverá reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão. As concessionárias que participarem do processo competitivo simplificado são responsáveis por realizar a avaliação da condição da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (4): Em caso de uma alta significativa no valor do dólar, como isso impactará a compra de equipamentos importados, como Raio-X, esteira de bagagem e PAPI? Existe previsão de reequilíbrio econômico-financeiro para essas circunstâncias? Atenciosamente, Alice Reis

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que não haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão neste caso. As concessionárias que participarem do

processo competitivo simplificado são responsáveis por realizar a avaliação da condição da infraestrutura atual.

Número: CP-890694

Data: 05/02/2025 - 18:38

Contribuinte: ALICE PACHECO JARDIM REIS

Título: Dúvidas em relação à minuta

Resumo: Prezados, Seguem as dúvidas em relação à minuta disponibilizada:

Trecho do Arquivo: - Item 169 (5): Será necessário que a concessionária obtenha o Certificado Operacional para os aeroportos previstos no contrato? Em caso afirmativo, qual será o prazo e os procedimentos exigidos para a obtenção desse certificado?

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a aplicabilidade da Certificação Operacional de Aeroportos está prevista no parágrafo 139.1(a) do RBAC nº 139:

- (a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil que seja destinado às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares.
- (1) A ANAC poderá estabelecer obrigação de obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto a qualquer aeródromo civil quando identificado risco à segurança das operações que justifique.

Desse modo, só será necessária a obtenção do Certificado Operacional caso o aeródromo se enquadre na aplicabilidade do RBAC nº 139, por exigência contratual, quando aplicável, ou a pedido do próprio operador.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (6): A concessionária será responsável por apresentar a avaliação estrutural das PPDs e RESAs? Caso sim, quais os critérios e prazos estabelecidos para a realização dessa avaliação?

Resposta ao Trecho (ANAC): Sobre a aplicabilidade do requisito, a ANAC informa o seguinte:

1) PPD: nos termos do parágrafo 153.203(b)(1)(i)(a)(1), o operador de aeródromo deve apresentar avaliação estrutural específica quando identificado risco à segurança operacional por meio de seu gerenciamento de risco ou pela ANAC.

Os procedimentos, ensaios e frequências encontram-se no Manual de Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários – SGPA.

2) RESA: nos termos do parágrafo 154.209(f), uma RESA deve ser preparada ou construída de forma a reduzir o risco de danos a uma aeronave que realizar o toque antes de alcançar a cabeceira ou ultrapassar acidentalmente o fim da pista, aumentando a desaceleração da

aeronave e facilitando a movimentação das equipes e veículos de salvamento e combate a incêndio. Sendo que os itens 6.6.4 e 6.6.4.1 da IS nº 154-002A prescrevem detalhes sobre a resistência da RESA, a saber:

6.6.4 [FC 154.209(f)(1)] – A RESA deve ser projetada para suportar, pelo menos, 1 (uma) passagem da aeronave mais exigente do mix de aeronaves do aeródromo.

6.6.4.1 Nos primeiros 15 cm a partir da superfície, o solo deve ter uma resistência menor para favorecer a desaceleração da aeronave.

Desse modo, só será necessária a avaliação estrutural quando o aeródromo se enquadrar nos requisitos do RBAC nº 153 e 154 ou por exigência contratual, quando aplicável.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (7): A transferência operacional dos aeroportos será realizada conforme os mesmos moldes estabelecidos no contrato de concessão original? Se houver alterações, por favor, detalhá-las.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a transferência operacional se dará de modo mais simplificado e expedito em relação ao que usualmente é aplicado nas concessões federais para os aeroportos de menor movimentação, resguardado o cumprimento de requisitos de segurança operacional e segurança da aviação civil contra atos ilícitos aplicáveis aos aeroportos.

A disciplina da transição operacional encontra-se detalhada no termo aditivo, anexo ao edital do procedimento competitivo simplificado (PCS).

Trecho do Arquivo: - Item 169 (8): O aeroporto de Serra Talhada (SNHS) encontra-se em obras, com previsão de término para 2025. Caso as obras não sejam concluídas até a data da assunção do aeroporto, gostaríamos de saber de quem será a responsabilidade pela finalização desses serviços, e quais as condições para a entrega do terminal.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Informamos que as obras já realizadas no aeroporto foram incorporadas a modelagem sendo de responsabilidade do interessado diligenciar as condições atuais da infraestrutura para o completo cumprimento das obrigações descritas no Termo Aditivo.

Trecho do Arquivo: - Item 169 (9): Qual é a data base utilizada para a definição dos valores apresentados de CAPEX e OPEX? Solicita-se clareza sobre a atualização desses valores e os critérios adotados para sua definição. Atenciosamente, Alice Reis

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que para a precificação do CAPEX e OPEX dos aeroportos a data base foi atualizada para o SICRO de Janeiro de 2025. O detalhamento das premissas adotadas e do modelo utilizado é apresentado na nota técnica que embasa a publicação do edital.

Data: 17/02/2025 - 15:14

Título: INCLUSÃO DE AEROPORTOS DO ESTADO DA BAHIA NA 1ª ETAPA DO PROGRAMA

Resumo: Prezados, De ordem do Sr. Diretor de Aeroportos do Estado da Bahia, venho solicitar a inclusão dos aeroportos de Conde, Teixeira de Freitas e Caravelas na 1ª ETAPA do programa por serem aeroportos de grande importância para o Estado, em regiões estratégicas, com grande impacto para o desenvolvimento da aviação regional e que necessitam de adequações e investimentos com brevidade. Atenciosamente Gerência de Aeroportos Secretaria de Infraestrutura Governo do Estado da Bahia danieletiar@infra.ba.gov.br

Contribuinte: DANIELE TIARA DOS SANTOS SILVA

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 dos aeroportos de Conde, Teixeira de Freitas e Caravelas para o desenvolvimento da aviação regional da Bahia.

No caso particular do Aeroporto de Conde, informamos que, por se tratar de um greenfield, o aeroporto está previsto para ser contemplado nas etapas subsequentes do programa. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Com relação ao Aeroporto de Teixeira de Freitas, este não foi incluído no programa porque está sob concessão da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), sendo administrado atualmente pela São Francisco Administração Aeroportuária e Rodoviária Ltda.

No que tange ao Aeroporto de Caravelas, informamos que o equipamento não está incluído no planejamento setorial vigente, o Plano Aeroviário Nacional (PAN 2022-2052). O AmpliAR tem como base o PAN, o qual identifica os aeroportos prioritários para a alocação de recursos e consolida as ações de planejamento para o setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuárias, de forma a orientar seu desenvolvimento no médio e no longo

prazo.

Número: CP-896862

Data: 17/02/2025 - 15:14

Título: INCLUSÃO DE AEROPORTOS DO ESTADO DA BAHIA NA 1ª ETAPA DO PROGRAMA

Resumo: Prezados, De ordem do Sr. Diretor de Aeroportos do Estado da Bahia, venho solicitar a inclusão dos aeroportos de Conde, Teixeira de Freitas e Caravelas na 1ª ETAPA do programa por serem aeroportos de grande importância para o Estado, em regiões estratégicas, com grande impacto para o desenvolvimento da aviação regional e que necessitam de adequações e investimentos com brevidade. Atenciosamente Gerência de Aeroportos Secretaria de Infraestrutura Governo do Estado da Bahiadanieletiar@infra.ba.gov.br

Contribuinte: DANIELE TIARA DOS SANTOS SILVA

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 dos aeroportos de Conde, Teixeira de Freitas e Caravelas para o desenvolvimento da aviação regional da Bahia.

No caso particular do Aeroporto de Conde, informamos que, por se tratar de um greenfield, o aeroporto está previsto para ser contemplado nas etapas subsequentes do programa. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Com relação ao Aeroporto de Teixeira de Freitas, este não foi incluído no programa porque está sob concessão da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), sendo administrado atualmente pela São Francisco Administração Aeroportuária e Rodoviária Ltda. O objetivo preliminar do programa AmpliAR é priorizar o investimento privado nos aeroportos menos atrativos ao investidor privado e que carecem de infraestrutura.

No que tange ao Aeroporto de Caravelas, informamos que o equipamento não está incluído no planejamento setorial vigente, o Plano Aeroviário Nacional (PAN 2022-2052). O AmpliAR tem como base o PAN, o qual identifica os aeroportos prioritários para a alocação de recursos e consolida as ações de planejamento para o setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuárias, de forma a orientar seu desenvolvimento no médio e no longo prazo.

Número: CP-896945

Data: 17/02/2025 - 15:59

Título: ANEXO I - PLANILHA DE CÁLCULO DO PREÇO-TETO - EDITAL AMPLIAR

Resumo: Após longos estudos e dimensionamentos de terminados aeroportos e blocos, verificou-se que os valores projetados em termos de CAPEX e OPEX não representam a realidade operacional dos respectivos ativos, estando estes valores demasiadamente subestimados quando comparado os custos de aeroportos mesmo menores. Somos o maior operador de aeroportos regionais no Brasil, e mesmo com toda nossa experiência e eficiência já comprovada, não conseguimos chegar nesses valores, inviabilizando quaisquer capacidade de se conseguir fazer uma proposta.

Contribuinte: Wanderley Galhiego Júnior

Responsável: SAC/MPor

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

Informamos que os detalhamentos sobre a precificação dos aeroportos estão disponíveis nos documentos que subsidião a publicação do edital. No caso particular do Opex, informa-se que, em relação aos documentos submetidos à Consulta Pública, os valores foram revisados de modo a contemplar operação regular em todos os aeroportos.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Número: CP-896990

Data: 17/02/2025 - 17:00

Título: Contribuições da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Resumo: A Confederação Nacional do Transporte (CNT) encaminha as suas contribuições à consulta pública do Ministério de Portos e Aeroportos, que tem o objetivo de coletar subsídios da sociedade sobre o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos

Regionais (AmpliAR). No relatório da Série Parcerias: a provisão de infraestruturas de transporte pela iniciativa privada - Aeroportos (em anexo), a CNT destaca os ganhos de eficiência e do nível de satisfação dos passageiros, decorrentes do programa de concessões de aeroportos públicos federais. Além disso, apresenta propostas para a continuidade e o aperfeiçoamento do modelo de concessões aeroportuárias no país, visando fortalecer a política de transporte aéreo civil, gerar melhorias para a infraestrutura nacional e ampliar as opções e rotas para a mobilidade de pessoas e movimentação de cargas. A Confederação defende o fomento a uma rede integrada da aviação, com incentivos à aviação regional e ao turismo.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64338>

Contribuinte: Fernanda Schwantes

Responsável: SAC/MPor

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

Informamos que o Programa AmpliAR está em linha com os objetivos do relatório enviado (Parcerias: A Provisão de Infraestruturas de Transportes pela Iniciativa Privada), notadamente no que tange ao fomento a uma rede integrada da aviação por meio de incentivos ao desenvolvimento da aviação regional, utilizando-se de investimentos privados.

Número: CP-897109

Data: 17/02/2025 - 17:55

Título: Contribuições da ESAERO - EMPRESA DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS LTDA

Resumo: A ESAERO - EMPRESA DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS LTDA apresenta contribuições pertinentes para a Consulta Pública - Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais - Ampliar, visando a eficiência do programa a curto, médio e longo prazo.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64344>

Contribuinte: ELIANE QUEZIA FEITOSA VOLCOV

Trecho do Arquivo: A possibilidade de inclusão de novos aeroportos no programa e quais os critérios seriam adotados para essa inclusão.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A inclusão de novos aeroportos no AmpliAR será estabelecida pelo MPOR, fundamentada nas diretrizes do PAN (requisito fundamental) e nas políticas públicas para o desenvolvimento da aviação regional, considerando critérios técnicos, econômicos e sociais que visem ao aprimoramento da conectividade e acessibilidade nas diversas regiões do Brasil.

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.

Trecho do Arquivo: A inserção de prazo de adesão ao programa limitando-se a 6 (seis) meses, prorrogáveis por igual período, de modo a limitar no tempo a validade deste e não impedir investimentos em aeroportos que não tenham sido arrematados pelas concessionárias

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Conforme previsão em edital, a celebração do termo aditivo entre o poder concedente e a concessionária consumará a participação no AmpliAR, e deverá ocorrer em até 60 dias após a publicação do resultado do processo competitivo, sob pena de desvinculação das partes das propostas apresentadas. O documento prevê ainda, a critério da ANAC, a prorrogação desse prazo por mais 30 dias, se identificado benefício para a finalização da alteração contratual.

Com relação à realização de investimentos nesses aeroportos, incentivamos a continuidade do planejamento de curto e médio prazos eventualmente desenvolvidos para esses equipamentos, considerando as incertezas do programa, bem como o caráter voluntário de participação pelas concessionárias.

Trecho do Arquivo: Para os aeroportos que forem concedidos e que estejam com contratos vigentes de prestação de serviços de Administração, Manutenção, Exploração Comercial e Operação Aeroportuária por meio de processo licitatório, sugerimos ainda que sejam avaliados prioritariamente os contratos existentes e a possibilidade de subrogação dos mesmos antes de se avaliar novas contratações.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Primeiramente, importa considerar que o programa AmpliAR procurou retirar do escopo aeroportos com concessões estaduais vigentes.

Em outro giro, o objetivo do programa consiste em transferir aeroportos regionais para a gestão e investimentos privados por meio de reequilíbrios de contratos de concessão federais vigentes. Nesse sentido, não caberia no escopo do programa a subrogação de eventuais contratos de operação do aeroporto para terceiros. Tal prática de subconcessão é vedada pela ANAC e pelos contratos de concessão em bloco, por exemplo. Nesses termos, os aeroportos serão incorporados aos contratos vigentes e deverão ser necessariamente operados pelas atuais concessionárias.

Já com relação aos contratos comerciais, a ANAC informa que a Concessionária subrogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, nos termos previstos na minuta de termo aditivo anexa ao edital.

Trecho do Arquivo: "Sugerimos que as concessionárias sejam incentivadas a buscar soluções que garantam o aproveitamento da expertise das empresas terceirizadas já atuantes, especialmente no que diz respeito à gestão, operação e manutenção dos aeroportos. (...)"

"Por fim, visando viabilizar a participação de futuras concessionárias, sugerimos que caso não haja interesse das concessionárias atuais, novas concessionárias estaduais e municipais também possam participar, sendo a prioridade na ordem federal, estadual e municipal."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Primeiramente, importa considerar que o programa ampliar procurou retirar do escopo aeroportos com concessões estaduais vigentes.

Em outro giro, o objetivo do programa consiste em transferir aeroportos regionais para a gestão e investimentos privados por meio de reequilíbrios de contratos de concessão federais vigentes.

Importante ressaltar que, por se tratarem de aeroportos deficitários, há a necessidade de haver um contrato superavitário celebrado com a União para se promover o reequilíbrio econômico financeiro do contrato superavitário existente de modo a ser possível a inclusão de novas obrigações ao contrato.

Número: CP-897137

Data: 17/02/2025 - 18:31

Título: Contribuições CCR Aeroportos

Resumo: Seguem anexas as contribuições da CCR aeroportos, bem como as respectivas evidências oriundas da visita técnica dos aeroportos.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64348>

Contribuinte: VANESSA MARCHETTE REIS

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 ao Trecho (SAC/MPor): 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 poderá substituir a lei nº 8.987/1995, o texto em questão será ajustado de modo a considerar a lei que vier a substituí-la.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a exclusão do item 62.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

Trecho do Arquivo: Caso a sugestão do número 7 - 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."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto; além do interesse do delegatário em participar da política pública.

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

Trecho do Arquivo: Solicitamos considerar a adição de prêmio de risco ao WACC regulatório para o programa AmpliAR. Como sugestão se propõe aplicar por analogia o histórico da Lei 14.474 de 17 de junho de 2021 e da portaria MINFRA número 455 de 21 de abril de 2022 que incluiu 5 p.p. na taxa de desconto em caso de antecipação de outorga.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Em relação a taxa de desconto a ser utilizada nos processos de reequilíbrio econômico financeiro em razão dos aeroportos regionais assumidos no âmbito do Ampliar, cumpre salientar a importância da definição de uma taxa de desconto única, com vistas a assegurar a isonomia entre as concessionárias participantes e a previsibilidade do programa.

Nesse sentido, considera-se adequada a adoção da metodologia já utilizada e consolidada pela ANAC para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Com o objetivo de refletir adequadamente o cenário atual de juros no Brasil, será considerado um horizonte de seis meses para os indicadores econômicos envolvidos no referido cálculo.

O valor da taxa de desconto a ser considerado no programa é apresentado no edital do certame.

Trecho do Arquivo: Solicitamos considerar a atualização e revisão da metodologia do cálculo WACC regulatório, e que o mesmo seja aplicado a qualquer concessionária, independente dos prazos de revisões periódicas do WACC definidas em cada contrato, visando mitigar a defasagem existente na relação risco - retorno.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Em relação a taxa de desconto a ser utilizada nos processos de reequilíbrio econômico financeiro em razão dos aeroportos regionais assumidos no âmbito do Ampliar, cumpre salientar a importância da definição de uma taxa de desconto única, com vistas a assegurar a isonomia entre as concessionárias participantes e a previsibilidade do programa.

Nesse sentido, considera-se adequada a adoção da metodologia já utilizada e consolidada pela ANAC para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Com o objetivo de refletir adequadamente o cenário atual de juros no Brasil, será considerado um horizonte de seis meses para os indicadores econômicos envolvidos no referido cálculo.

O valor da taxa de desconto a ser considerado no programa é apresentado no edital do certame.

Trecho do Arquivo: Com relação a formação dos Blocos: Solicitamos que o processo concorrencial não seja por blocos, mas por aeroportos individuais, permitindo que cada concessionária interessada possa propor o conjunto de aeroportos que lhe convier. Caso haja mais de uma interessada por determinado aeroporto, que sejam realizados lances de ofertas específicos para estes ativos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto, além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Caso a sugestão do número 7 - item 95 da Minuta de Portaria - não seja acatada - solicitamos que o Aeroporto de Barreirinhas/MA seja retirado do Bloco 8 (Nordeste) e seja realocado no Bloco 9 - (MA/TO).

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto; além do interesse do delegatário em participar da política pública.

No caso particular do Aeroporto de Barreirinhas/MA, o ativo será oferecido individualmente na primeira etapa do AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Com relação a formação dos Blocos: Solicitamos que o Aeroporto de Balsas no Bloco MA/TO seja excluído do processo licitatório. Sugerimos, também, que o projeto greenfield do Aeroporto Regional de Balsas, seja considerado em próxima etapa do Programa AmpliAR, em conjunto com outros greenfields previstos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto, além do interesse do delegatário em participar da política pública..

Com relação ao Aeroporto de Balsas/MA, considerando as solicitações recebidas e a necessidade de gerenciamento de riscos nessa primeira etapa do programa, decidiu-se adiar a participação dos aeroportos com desafios relacionados a limitações no sítio, como no caso mencionado na contribuição. Para esses casos mais críticos, com limitações de espaço para viabilizar a ampliação ou a adequação desses aeroportos, seriam necessários grandes esforços para desapropriação e desocupação de áreas, algumas delas habitadas e até com equipamento público dentro da faixa de pista.

Trecho do Arquivo: Com relação a formação dos Blocos: Sugerimos a inclusão de aeroportos regionais do estado de Minas Gerais nesta primeira ou próximas rodadas do Programa.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Poderão participar da disputa as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que possuem 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."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"9.1. Poderão participar da disputa as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que se encontram 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".

Entendemos que a redação proposta para o item acima 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 poderá substituir a lei nº 8.987/1995, o texto em questão será ajustado de modo a considerar a lei que vier a substituí-la.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate levará em consideração a natureza da concessão (individual ou em bloco) e o prazo remanescente, priorizando os contratos de concessão em blocos e, como segundo critério, aqueles que possuam prazos remanescentes maiores. Caso persista o empate, será realizado leilão por viva-voz."

Alternativamente, caso se opte por retirar critérios de desempate:

"Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate ocorrerá por meio de lances em viva-voz."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"12.3. Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate levará em consideração a natureza da concessão (individual ou em bloco) e o prazo remanescente, priorizando concessões individuais e, como segundo critério, prazos menores. Caso persista o empate, será realizado sorteio. "

Em que pese a racionalidade da proposta, informamos que um dos intuitos do programa é aprimorar os contratos mais antigos com a evolução para o modelo em bloco e outras evoluções regulatórias, as quais já estão presentes nos contratos mais recentes. Em outro giro, a licitação do ativo superavitário no futuro poderá incorporar os aeroportos regionais, portanto não há prejuízo ao erário público. Por isso, entende-se adequada a manutenção da redação originalmente proposta.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Prazo: o termo aditivo deverá ser celebrado entre o poder concedente e a concessionária em até 90 dias após a publicação do resultado do processo competitivo, sob pena de desvinculação das partes das propostas apresentadas. A ANAC poderá, a seu exclusivo critério, prorrogar esse prazo por mais 30 dias, se identificado benefício para a finalização da alteração contratual."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

A íntegra do termo aditivo consta em anexo ao edital do procedimento competitivo simplificado.

Em relação ao prazo para negociação do reequilíbrio, informa-se que o mesmo será de 60 dias prorrogáveis por mais 30 dias a critério da ANAC.

Trecho do Arquivo: Sugestão para inclusão de item "Penalidades: As penalidades a serem aplicadas por descumprimento ao Contrato de Concessão no que tange às obrigações

contratuais relacionadas aos aeroportos regionais incorporados, não poderão impactar/considerar os demais aeroportos administrados pela concessionária, devendo o valor de referência se limitar ao escopo do aditivo do AmpliAR."

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, inclusive a respeito de penalidades.

A íntegra do termo aditivo consta em anexo ao edital do procedimento competitivo simplificado.

Trecho do Arquivo: Passados 180 dias do fim do processo competitivo, se não houver propostas no regime de oferta permanente, os aeroportos regionais poderão ser alocados diretamente a uma concessionária interessada.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que em caso de leilão vazio o MPOR poderá incluir imediatamente os aeroportos em oferta permanente ou para alocação direta. A lista dos aeroportos e as regras da oferta permanente e alocação direta serão divulgadas no site do MPOR, seguindo o que estabelece a Portaria MPOR nº 373, de 10 de junho de 2025.

Trecho do Arquivo: A concessionária interessada poderá selecionar aeroportos regionais específicos, não sendo necessário manter o bloco de aeroportos regionais previsto anteriormente.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto, além do interesse do delegatário em participar da política pública.

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

Trecho do Arquivo: Caso haja mais de uma concessionária interessada no mesmo aeroporto, utiliza-se o critério de classificação apresentado no presente edital.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"18.3. A inclusão de blocos no regime de oferta permanente será divulgada no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos (<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>) com as respectivas condições e critérios de seleção."

Entendemos que o objetivo da contribuição é agregar previsibilidade ao programa, no entanto, no caso particular das condições e critérios de seleção, esses serão definidos e divulgados no site do ministério, conforme previsto no texto original. Informamos também que a redação do edital será ajustada de modo a prever a inclusão de aeroportos regionais na oferta permanente, sem a necessidade de apresentação em bloco.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização junto ao lançamento do edital de informações mínimas dos bens existentes em cada aeroporto repassáveis à concessão, principalmente, daqueles indispensáveis a operação aeroportuária tais como mobiliários, esteiras de bagagem, caminhões de combate a incêndio, raio-x, pórtico detector de metais, RCC e afins.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que seja disponibilizado, juntamente com o lançamento do edital, informações mínimas sobre eventuais irregularidades e contaminações já existentes nos aeroportos, no que se refere ao fornecimento de água, à destinação de esgoto sanitário, à gestão de resíduos de combustível e às estações de tratamento atualmente em operação. Na impossibilidade de disponibilizar essas informações solicitamos que seja tratada na matriz de risco que a responsabilidade por tais passivos não faz parte dos investimentos iniciais do programa, sendo objeto de reequilíbrio futuro eventuais intervenções.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao

contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização da relação atualizada de pendências junto à ANAC referentes à infraestrutura aeroportuária, incluindo eventuais não conformidades, exigências regulatórias em aberto e prazos associados para adequação nos aeroportos objeto deste edital.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que, conforme previsto na minuta de edital submetida à consulta pública, os investimentos necessários para a melhoria da infraestrutura dos aeroportos regionais serão claramente definidos no termo aditivo. Em adição, é atribuição da participante verificar in loco as condições da infraestrutura dos aeródromos objetos do edital, bem como eventuais inconformidades com os normativos e regulamentações vigentes.

Trecho do Arquivo: Sugerimos que, para as obras recentemente homologadas ou concluídas ou em andamento nos aeroportos, as partes concordem em solicitar um laudo técnico, emitido por empresa certificada e de reconhecida idoneidade, atestando a plena conclusão e operacionalidade das referidas intervenções. Caso sejam identificadas necessidades de investimentos complementares para assegurar a funcionalidade prevista, estes poderão ser considerados para um eventual novo reequilíbrio econômico-financeiro.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que não haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência de melhorias na infraestrutura existente que sejam identificadas. Cabe aos interessados realizarem os estudos e análise das condições atuais da infraestrutura para avaliação e precificação das intervenções necessárias ao devido cumprimento do termo aditivo.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização das poligonais com os perímetros georreferenciados dos aeroportos, bem como o mapa de ocupação atual de cada um deles.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que as plantas e informações de posse da SAC serão disponibilizados a todos os interessados no AmpliAR por meio de data-room específico, cujas orientações de acesso constarão na página do MPor, na internet. Em adição, a minuta de termo aditivo estabelece os procedimentos para a elaboração da planta georreferenciada com memorial descritivo atualizados da poligonal de cada sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Não há informações quanto à Faixa de investimento a ser considerada para os Aeroportos de Bacabal e Balsas. Solicitamos a inclusão destes aeroportos com Faixa PAN 0, conforme sugerido no PAN.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que os aeroportos de Balsas e de Bacabal não se encontram na minuta de Anexo 4 da consulta pública por erro material. Entretanto, os mesmos não farão parte da primeira rodada do programa.

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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Balsas/MA e Bacabal/MA não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Trecho do Arquivo: Não há esclarecimento quanto aos requisitos de equipamentos para despacho de bagagem - check in. Solicitamos que o item sejam descrito de maneira a informar sobre a necessidade de implantação de requisitos como esteiras mecanizadas, balanças etc., sobretudo para os aeroportos de faixa 0. Assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que os requisitos relativos as o equipamentos e sistemas de processamento de bagagem foram ajustados de forma proporcional a complexidade dos aeroportos, conforme detalhamento trazido no termo aditivo anexo ao edital.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que seja esclarecido para quais faixas cada uma das exigências apresentadas neste item se aplicam e qual o seu dimensionamento.

Resposta ao Trecho (ANAC): Informamos que os elementos mínimos de infraestrutura estão definidos em anexo próprio da minuta de termo aditivo. Os parâmetros foram estabelecidos considerando premissas operacionais do PAN e os normativos estabelecidos pela ANAC, em especial a Tabela MIL, conforme disposto na Portaria nº 9.249/SIA/ANAC, de 22 de setembro de 2022.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que os itens "equipamentos de auxílios a PNAE e Postos de primeiros socorros" sejam removidos do parágrafo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Sugerimos a revisão do cronograma com 12 meses adicionais, totalizando 48 meses na fase 2-B, em função da complexidade das intervenções nestes aeroportos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Entendemos as dificuldades intrínsecas aos aeroportos que participam do programa, notadamente aqueles localizados na região norte do país. No entanto, considerando-se o porte dos aeroportos e das intervenções previstas, entende-se que o prazo estipulado se mostra factível.

Em adição, informamos que a minuta de aditivo contratual aprovada pela ANAC prevê prazo para elaboração de Relatório de Diagnóstico Inicial pela concessionária. Somente a partir da Data da manifestação final do Poder Público sobre esse relatório tem início a contagem do prazo de 36 (trinta e seis) meses para a realização dos investimentos necessários para adequação da infraestrutura.

Trecho do Arquivo: Assumindo-se que Bacabal e Balsas se manteriam na Faixa PAN 0, qual a classe pretendida para os aeroportos da Faixa PAN 0? Sugerimos a inclusão na Tabela 3.2 da classe prevista dos Aeroportos (1,2 ou 3) e a devida consideração de impactos em CAPEX e OPEX na precificação.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que os aeroportos de Balsas e de Bacabal não se encontram na minuta de Anexo 4 da consulta pública por erro material. Entretanto, os mesmos não farão parte da primeira rodada do programa.

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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Balsas/MA e Bacabal/MA não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Trecho do Arquivo: Sugerimos acrescentar informação sobre o tipo de operação pretendida para cada aeroporto (internacional ou doméstica), pois considerando a necessidade de internacionalização ao longo do período de concessão serão necessários recursos adicionais não previstos no anexo 4.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que o detalhamento das alterações contratuais está definido na minuta de termo aditivo, anexa ao edital da primeira rodada do programa. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, incluindo os investimentos obrigatórios. Por fim, esclarecemos que não estão previstos investimentos voltados a internacionalização dos aeroportos.

Trecho do Arquivo: Sugerimos que os requisitos de dimensionamento de pátios e envelopes de posições para os aeroportos independente da faixa de investimento, sejam exclusivamente os das aeronaves críticas listadas por faixa. Excluindo-se a obrigação de envergadura máxima do código de cada categoria de aeronave.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Considerando que o RBAC nº 154 utiliza o código de referência de aeródromo (código alfanumérico) para fins de planejamento e projeto de aeródromo, a contribuição não será acatada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que o requisito de dimensionamento de pátios e envelopes de posições, independentemente da faixa de investimento, considere que seja a cargo do operador aeroportuário a decisão de operação de saída por meios próprios ou por push back.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o RBAC nº 153, nos termos do parágrafo 153.111(a), estabelece que:

"O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços, em respeito a regras e procedimentos estabelecidos para o aeródromo, de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias".

Além disso, o parágrafo 153.111(g) determina que:

"O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional, devendo conter o escopo mínimo indicado em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC".

Referido escopo mínimo encontra-se na IS 153-001A, em especial para o tema aqui tratado cita-se o item 8.4.g):

"8.4 [FC 153.111(g)] O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, no mínimo, os seguintes requisitos de movimentação na área operacional:

g) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento";

Considerando todo o exposto, os regulamentos da ANAC sobre o tema já obrigam o operador de aeródromo a estabelecer/definir, cumprir e fazer cumprir as regras e procedimentos a

serem observadas quando da movimentação na área operacional. Desse modo, não há necessidade de inclusão de dispositivo no edital para tratar do tema.

Trecho do Arquivo: No que se refere ao requisito de dimensionamento de pátios e envelopes de posições para aeroportos nas Faixa 2 e 3, só há requisito para atendimento de 03 posições código C, mesmo sabendo que estas operam hoje aviação geral em volume maior do que 03. Dessa forma, solicitamos a inclusão de critérios mínimos para operação de aeronaves cód. B de forma independente das posições código C, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que as especificações mínimas para a realização de investimentos constam na minuta de termo aditivo anexa ao edital. No caso particular de dimensionamento de pátios, informa-se que a estimativa de área prevista para cada faixa contempla tanto operações regulares quanto de AVG.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a inclusão do texto que ratifique que isenções temporárias ou permanentes para requisitos normativos, bem como a utilização de Nível Equivalente de Segurança, aprovadas pelo regulador em conformidade com o RBAC 11, deverão ser consideradas para a quitação de requisitos normativos e contratuais.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que um dos objetivos do edital é que o proponente ganhador realize os investimentos necessários para adequação dos elementos de infraestrutura ao RBAC nº 154.

O que está sendo solicitado é o uso de isenção e NESO para cumprimento contratual/normativo sem a devida adequação de infraestrutura. O que é contrário ao objetivo do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais. Desse modo, a sugestão não será acatada.

Trecho do Arquivo: O edital não especifica os requisitos específicos de intervenção para meio-fio e acessos dos aeroportos. Solicitamos a inclusão de critérios claros sobre o que será requerido por faixa de investimento, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que os requisitos relativos ao dimensionamento do acesso viário e meio-fio estão definidos na parte de Especificações Mínimas da Infraestrutura. Considerando a variação de porte e especificidade de operações possíveis dentro dos aeroportos do Programa AmpliAR, julgou-se adequado garantir mais flexibilidade no requisito, em oposição a uma regulação mais prescritiva. Dessa forma, a obrigação será verificada considerando-se as características locais de operação, bem como eventuais restrições e necessidades do aeroporto.

Trecho do Arquivo: Ainda sobre os requisitos de acessos aos aeroportos, solicitamos que esteja descrito de maneira expressa no edital que intervenções e desapropriações em viário público para regularidade das condições de acesso, incluindo pavimentação, drenagem, iluminação e sinalização vertical e horizontal, não fazem parte das obras previstas no

programa AmpliAR. De forma que qualquer intervenção que venha a ser necessária seja objeto de reequilíbrio futuro.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário, com ressarcimento de valores dispendidos em desapropriações, não havendo reequilíbrio econômico-financeiro adicional para quaisquer outros investimentos necessários à operação do aeroporto.

Trecho do Arquivo: Não foram identificados nos documentos apresentados os requisitos para investimentos em infraestrutura airside ou de qualquer outra natureza necessários para atender aos hangares e às operações AVG existentes, bem como os requisitos para a realocação dos hangares que precisam ser deslocados de suas posições atuais. Solicitamos a inclusão de critérios claros sobre o que será requerido por faixa de investimento para todas categorias de aeronave, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Os requisitos prescritivos de infraestrutura estão dispostos no PEA-AmpliAR, na minuta de aditamento contratual anexa ao edital. No caso particular de dimensionamento de pátios, informa-se que a estimativa de área prevista para cada faixa contempla tanto operações regulares quanto de AVG.

Conforme destacado na minuta do termo aditivo, os contratos de cessão de aérea deverão ser subrogados incluindo cláusulas correlatas a necessidades de realocação e eventuais indenizações.

Trecho do Arquivo: No que diz respeito à restrições operacionais admissíveis em função de OPEA, o documento não estabelece qual a admissão de restrição de procedimentos operacionais em função de obstáculos na rampa de transição a aproximação (como a vegetação existente). Dessa forma, sugerimos que qualquer intervenção fora do sítio aeroportuário (seja decorrente ou não dos investimentos a serem realizados) não integre a lista de investimentos contratados e portanto passíveis de reequilíbrios futuros em caso de necessidade.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Informamos que as obrigações contratuais estão dispostas na minuta de ter aditivo, anexada ao edital do certame.

As informações disponíveis sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, que será disponibilizado na página do MPOR, na internet.

Por fim, o interessado é reponsável por diligenciar as condições dos aeroportos e precificar todas as intervenções necessárias para o cumprimento contratual.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização de documentações existentes dos terminais no que diz respeito à conformidade com Legislação municipal (Habite-se, Alvarás de Funcionamento, TACs). De forma que eventuais passivos documentais existentes tenham

um prazo de 5 anos para sua regularização e qualquer penalidades aplicadas por órgãos públicos em função de ausência de documentação dentro desse período não sejam imputados a concessionária.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade pelos atuais gestores, esclarecemos que os proponentes são responsáveis por estudar as condições dos aeroportos e de eventuais irregularidades que deverão ser sanadas para o integral cumprimento contratual.

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.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização de documentações existentes dos terminais no que diz respeito à conformidade com instruções do Corpo de Bombeiros (AVCB). De forma que eventuais passivos documentais existentes tenham um prazo de 5 anos para sua regularização e qualquer penalidades aplicadas por órgãos públicos em função de ausência de documentação dentro desse período não sejam imputados a concessionária.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade pelos atuais gestores, esclarecemos que os proponentes são responsáveis por estudar as condições dos aeroportos e de eventuais irregularidades que deverão ser sanadas para o integral cumprimento contratual.

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.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Solicitamos o registro das movimentações realizadas nos últimos 12 meses em cada aeroporto, considerando a devida frequência de operação, bem como o registro das aeronaves que ocupam regularmente os hangares existentes. Tal informação é essencial para o cumprimento da premissa estabelecida no parágrafo 4.2 do Anexo 4.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade, esclarecemos que os proponentes são responsáveis por estudar as condições dos aeroportos e diligenciar as informações disponibilizadas.

Trecho do Arquivo: Solicitamos informações sobre a necessidade de implantação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) e Serviço de Ambulância por faixa de investimento considerando a atual classificação de aeroportos disposta pela ANAC. Sendo o aeroporto classificado como Classe II ao longo do período de concessão, deve estar claro sobre a necessidade de realização do CAPEX bem como OPEX. Além disso, considerando que mesmo para aeroportos de Classe I, de acordo com a classificação do regulador, alguns operadores aéreos somente aceitam realizar suas operações em locais providos por SESCINC, deve estar claro que nestes aeroportos o serviço não será implantado ou então o CAPEX e OPEX devem ser dimensionados no edital.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Informamos que o PEA anexo à minuta de aditivo estabelece para quais aeroportos objeto do edital haverá obrigação de se manter SESCINC e para qual categoria. Demais obrigações relativas à infraestrutura estão previstas na minuta de aditamento contratual proposta pela Agência.

Trecho do Arquivo: Considerando que grande parte dos serviços aeronáuticos atualmente é prestado de forma remota, solicitamos avaliação quanto a remoção do texto "sala para serviços de informação aeronáutica" do item em questão. Sendo mantido é necessário que seja descrito o dimensionamento esperado. Além deste ponto, solicitamos que seja incluída a informação nos aeroportos quanto a necessidade de implantação do serviço de navegação aérea (ATC ou AFIS), caso seja um item que precise ser previsto é necessária a inclusão de CAPEX adicional. Tanto para a prestação de serviço de informações aeronáuticas, quanto para a atividade de AFIS/ATC é necessário informar se a atividade será prestadas por empresa terceira, DTCEA ou se é uma expectativa de OPEX da concessionária.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de uma Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que haja uma previsão no edital sobre a possibilidade de restrição de horário de operação durante a fase de obras, ou em alguns casos, fechamento total do aeroporto por período determinado em caso de necessidade de reparos profundos em PPD ou outras infraestruturas críticas.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o RBAC nº 153, em suas seções 153.225, 153.227, 153.229, já regulamenta o planejamento e execução de obras, os procedimentos específicos de segurança operacional para obras e informação sobre obras. Desse modo, sob a perspectiva da garantia da segurança das operações, a regulação em vigor já apresenta os mecanismos adequados para o gerenciamento.

Trecho do Arquivo: Sugestão de que a matriz de riscos aplicável ao objeto do aditivo contratual referente ao projeto considere a falta de aprofundamento de estudos sobre os aeroportos, de modo a transferir para o Poder Concedente riscos que, nas matrizes mais modernas dos contratos de concessão, são alocados ao concessionário. Sugere-se, assim, sejam transferidos integralmente ao Poder Concedente, exceto se a Concessionária der causa:

- (i) todos os riscos ambientais, exceto se causados pela Concessionária
- (ii) todos os riscos por mudanças na legislação tributária
- (iii) riscos por caso fortuito ou força maior exceto quando seu seguro possa ser contratado no mercado securitário brasileiro no momento da assinatura do aditivo contratual
- (iv) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos
- (v) aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros
- (vi) custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário
- (vii) custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários ou de áreas externas ao sítio, mas necessárias à segurança da aviação
- (viii) custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato

Ou alternativamente as sugestões propostas em relação a tratativas diferenciadas em matriz de risco e/ou ajustes na precificação do capex:

Poderia-se avaliar uma solução de compartilhamento de risco de projeto semelhante ao praticado na licitação do Rodoanel Norte de SP: Onde se estabelece um valor teto para o Capex de cada aeroporto, a ser confirmado em projeto executivo posterior e em caso de variação o poder concedente assume o valor excente. Após essa fase de aprovação de projeto, a concessionária assume a totalidade de risco de execução das obras.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade, esclarecemos que os proponentes são responsáveis por estudar as condições dos aeroportos e de eventuais irregularidades que deverão ser sanadas para o integral cumprimento contratual.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a definição de critérios claros para as adequações necessárias à implantação de áreas de abastecimento, segmentadas por faixa de investimento, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a decisão quanto à implantação ou não de áreas de abastecimento de aeronaves caberá ao operador que assumir o aeroporto, no âmbito da implementação de seu plano de negócios.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que esteja escrito de maneira expressa no edital que o documento PAN e suas diretrizes de investimentos e operação não integram este edital, não se tornando obrigação de nenhuma das partes, bem como não se sobrepõem às obrigações dispostas neste edital. Desta forma, devem ser consideradas apenas as diretrizes e responsabilidades das partes contratadas apresentadas no próprio edital e termo aditivo a ser formalizado.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): O Plano Aeroviário Nacional (PAN) foi utilizado na modelagem do programa, entretanto não possui qualquer vinculação sendo meramente referencial. As obrigações contratuais de investimentos nos aeroportos do AmpliAR estão descritas no aditivo contratual, conforme minuta anexa ao edital.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Trecho do Arquivo: Para o requisito "conforto acústico" citado no Anexo 4, solicitamos que sejam definidos critérios claros sobre o qual é a responsabilidade pela mitigação de ruído nos aeroportos e, principalmente os que se inserem em meio a núcleos residenciais urbanos, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o item 6.2 do Anexo 4, referido na contribuição, trata do seguinte tema:

"A concessionária deverá cumprir com os seguintes requisitos para a infraestrutura:

- Terminal:

Conforto térmico, acústico, luminoso e ergonômico";

Desse modo, salvo melhor juízo, o que o item exige é o conforto acústico dentro do terminal e não se confunde com o PZR. Além disso, o dimensionamento das curvas de ruído estão claramente definidos no RBAC nº 161, não necessitando de qualquer complementação ou ajustes.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a revisão das receitas projetadas dos aeroportos calculado no arquivo. Sugerimos que se desconsidere qualquer receita relevante durante os três

primeiros anos de operação e considere uma rampa de geração de receitas nos anos subsequentes.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Os valores estimados para as receitas dos aeroportos inseridos no Programa AmpliAR são oriundos dos simuladores do Plano Aeroviário Nacional (PAN). As estimativas são produzidas pelo LabTrans (Laboratório de Transportes e Logística) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

O detalhamento das premissas adotadas e do modelo utilizado é apresentado na nota técnica que embasa a publicação do edital. Considerando as contribuições recebidas e a fase inicial de obras dos aeroportos, informa-se que foi considerada redução de 50% das receitas projetadas na modelagem nos três primeiros anos do horizonte de planejamento.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a revisão do Opex dos aeroportos Faixa 0, com custos de operação previstos entre 500 a 600 mil reais / ano, que se encontram em desalinho com os estrutura de custos mínima para a operações aeroportuárias, baseando-se na faixa de investimento, a infraestrutura solicitada no edital e critérios de segurança operacionais exigidos no contrato.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que os detalhamentos sobre a precificação dos aeroportos estão disponíveis nos documentos que subsidiam a publicação do edital. No caso particular do Opex, foram estabelecidas premissas adicionais para a operação de aviação regular em todos os aeroportos do Ampliar.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a revisão do múltiplo de risco aplicado para os aeroportos dos estados de TO e MA em conformidade com o múltiplo aplicado para os aeroportos da região norte.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Com relação à definição dos valores calculados para o multiplicador, as premissas adotadas estão apresentadas ao longo da Nota Técnica nº 108/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR, disponível na consulta pública, na qual se encontra seção dedicada à Validação dos multiplicadores e capex a partir de benchmarks.

Conforme detalhado na referida nota técnica, 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).

Entendemos que os aeroportos regionais localizados na região norte encontram-se afastados dos grandes centros, muitos com dificuldades de acesso rodoviário, o que repercute no aumento do custo de construção quando comparado a outras regiões do país. Com isso, foi considerado o aumento de custos decorrentes de: logística e transporte, escassez de material,

condições climáticas, mão de obra especializada, infraestrutura de apoio, impacto ambiental e licenciamento, conforme exposto na nota técnica.

Com relação aos aeroportos localizados nos estados do MA e TO, apesar de Tocantis fazer parte da região norte do país, verifica-se que a região de Araguaína/TO, por exemplo, é atendida tanto por rodovias federais como por municipais, semelhante à Bacabal, no Maranhão, e diferente de muitos dos aeroportos da região norte. Essas diferenças no quesito logística e transporte podem ser visualizadas de forma ilustrativa na figura 2 da mencionada nota técnica.

Trecho do Arquivo: Contrato Original - Alteração - Não aplicação de Consultation para alteração das cobranças de áreas operacionais

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC esclarece que a contribuição será acatada, e não será exigida consulta prévia aos usuários para o estabelecimento dos critérios de remuneração. Adicionalmente, conforme apresentado no item 168 – Regulação tarifária - da seção Das Disposições Gerais do Termo Aditivo da Minuta de Edital Nº 6/2024, para os preços não-tarifários e atividades comerciais, os critérios de definição de preços serão objetivos e não discriminatórios, garantindo liberdade para a concessionária definir remunerações comerciais.

Trecho do Arquivo: Contrato Original - Matriz de Risco - Modificação a cláusula 5.2.2 do Contrato, para que deixe de constar que será risco do Poder Concedente os investimentos não previstos apenas em equipamentos ou obras de infraestrutura: 5.2.2. investimentos ou custos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes;

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que alocação de riscos foi ajustada incorporando a contribuição.

Trecho do Arquivo: Sugere-se que os cronogramas dos procedimentos de tratamento de bens dos novos aeroporto do aditivo se assemelhem e casem com os prazos do Contrato Original, de modo a convergir os prazos dos procedimentos de bens, porém, apenas após a Fase II-B dos aeroportos do aditivo

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a Concessionária deverá atender os dispositivos da Resolução nº 661/2022 para os aeroportos Ampliar.

Trecho do Arquivo: Sugere-se a alteração da matriz de risco para os aeroportos oriundos do aditivo para que as desapropriações e riscos ambientais sejam integralmente alocadas ao poder concedente (prazo Fase II-B e Custos)

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Ademais, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo acerca da Fase de Diagnóstico Inicial e do Relatório de Diagnóstico inicial (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Sugestão para que a majoração da garantia esteja discriminada nos documentos licitatório, com o limite máximo atrelado ao um percentual da Obra (capex)

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que as regras contratuais estão dispostas na minuta de aditivo contratual anexa ao edital do programa AmpliAR. Destaca-se que as obrigações securitárias do contrato de concessão também se aplicam ao Ampliar.

Trecho do Arquivo: Sugestão para que as cláusulas que tratam sobre a extinção do Contrato sejam aplicadas apenas para o Contrato Original e que o tratamento para extinção dos aeroportos incluídos no aditivo se dê de forma segregada.

Resposta ao Trecho (ANAC): Informa-se que as regras contratuais estão dispostas na minuta de aditivo contratual anexa ao edital do programa AmpliAR. Destaca-se que as obrigações securitárias do contrato de concessão também se aplicam ao Ampliar.

Trecho do Arquivo: Inclusão de Cláusula: Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública, homologações e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, Estadual ou Municipal exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: Para os procedimentos de revisão extraordinária que objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos aeroportos oriundos do aditivo, não será aplicada a cláusula 6.24.1 do Contrato de Concessão, que trata da quantificação mínima da porcentagem (1%) de receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que detalhamento das alterações contratuais consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital. Na ocasião, definiu-se o valor mínimo de R\$2.000.000,00 (dois milhões de reais), corrigidos pelo IPCA, como condição para o reequilíbrio no caso de riscos alocados ao poder concedente que ocorram nestes aeroportos.

Trecho do Arquivo: Sugestão Alteração Anexo 4 Contrato de Concessão da 6ª rodada (item 2.2) Os valores de multa serão calculados com base em percentual da receita do Aeroporto multado, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.

Resposta ao Trecho (ANAC): O detalhamento das alterações contratuais consta da minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta apresenta um capítulo sobre as penalidades aplicáveis.

Trecho do Arquivo: Sugestão de Inclusão de Cláusula: A Concessionária que aderir ao programa de aeroportos regionais poderá optar pelo regime tributário estabelecido no inciso III do art. 284 da Lei Complementar nº 214/2025 em seus contratos originários.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Entende-se que não é possível aos operadores aeroportuários "aderir" ao regime tributário previsto na Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025. Salvo melhor juízo, os critérios estipulados pela lei complementar impedem o exercício discricionário do operador aeroportuário sobre o regime tributário preferível.

Não obstante, esclarece-se que todos os 19 aeroportos selecionados para a primeira etapa do AmpliAR atendem aos critérios utilizados pela Lei Complementar nº 214, de 2025, para definir o que seja aviação regional.

Adicionalmente, informa-se que os impactos da reforma tributária objeto da Emenda Constitucional nº 132/2023 nos Aeroportos Ampliar foram alocados ao Poder Concedente.

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 considerar a adição de prêmio de risco ao WACC regulatório para o programa AmpliAR. Como sugestão se propõe aplicar por analogia o histórico da Lei 14.474 de 17 de junho de 2021 e da portaria MINFRA número 455 de 21 de abril de 2022 que incluiu 5 p.p. na taxa de desconto em caso de antecipação de outorga.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Agradecemos a sua contribuição e o interesse no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Em relação a taxa de desconto a ser utilizada nos processos de reequilíbrio econômico financeiro em razão dos aeroportos regionais assumidos no âmbito do Ampliar, cumpre salientar a importância da definição de uma taxa de desconto única, com vistas a assegurar a isonomia entre as concessionárias participantes e a previsibilidade do programa.

Nesse sentido, considera-se adequada a adoção da metodologia já utilizada e consolidada pela ANAC para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Com o objetivo de refletir adequadamente o cenário atual de juros no Brasil, será considerado um horizonte de seis meses para os indicadores econômicos envolvidos no referido cálculo.

O valor da taxa de desconto a ser considerado no programa é apresentado no edital do certame.

Trecho do Arquivo: Solicitamos considerar a atualização e revisão da metodologia do cálculo WACC regulatório, e que o mesmo seja aplicado a qualquer concessionária, independente dos prazos de revisões periódicas do WACC definidas em cada contrato, visando mitigar a defasagem existente na relação risco - retorno.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Em relação a taxa de desconto a ser utilizada nos processos de reequilíbrio econômico financeiro em razão dos aeroportos regionais assumidos no âmbito do Ampliar, cumpre salientar a importância da definição de uma taxa de desconto única, com vistas a assegurar a isonomia entre as concessionárias participantes e a previsibilidade do programa.

Nesse sentido, considera-se adequada a adoção da metodologia já utilizada e consolidada pela ANAC para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Com o objetivo de refletir adequadamente o cenário atual de juros no Brasil, será considerado um horizonte de seis meses para os indicadores econômicos envolvidos no referido cálculo.

O valor da taxa de desconto a ser considerado no programa é apresentado no edital do certame.

Trecho do Arquivo: Com relação a formação dos Blocos: Solicitamos que o processo concorrencial não seja por blocos, mas por aeroportos individuais, permitindo que cada concessionária interessada possa propor o conjunto de aeroportos que lhe convier. Caso haja mais de uma interessada por determinado aeroporto, que sejam realizados lances de ofertas específicos para estes ativos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto, além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Poderão participar da disputa as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que possuem 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."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"9.1. Poderão participar da disputa as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que se encontram 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".

Entendemos que a redação proposta para o item acima 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 poderá substituir a lei nº 8.987/1995, o texto em questão será ajustado de modo a considerar a lei que vier a substituí-la.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate levará em consideração a natureza da concessão (individual ou em bloco) e o prazo remanescente, priorizando os contratos de concessão em blocos e, como segundo critério, aqueles que possuam prazos remanescentes maiores. Caso persista o empate, será

realizado leilão por viva-voz." Alternativamente, caso se opte por retirar critérios de desempate: "Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate ocorrerá por meio de lances em viva-voz."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"12.3. Em caso de propostas com o mesmo valor, o desempate levará em consideração a natureza da concessão (individual ou em bloco) e o prazo remanescente, priorizando concessões individuais e, como segundo critério, prazos menores. Caso persista o empate, será realizado sorteio. "

Em que pese a racionalidade da proposta, informamos que um dos intuitos do programa é aprimorar os contratos mais antigos com a evolução para o modelo em bloco e outras evoluções regulatórias, as quais já estão presentes nos contratos mais recentes. Por isso, entende-se adequada a manutenção da redação originalmente proposta.

Trecho do Arquivo: Redação sugerida: "Prazo: o termo aditivo deverá ser celebrado entre o poder concedente e a concessionária em até 90 dias após a publicação do resultado do processo competitivo, sob pena de desvinculação das partes das propostas apresentadas. A ANAC poderá, a seu exclusivo critério, prorrogar esse prazo por mais 30 dias, se identificado benefício para a finalização da alteração contratual."

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

A íntegra do termo aditivo consta em anexo ao edital do procedimento competitivo simplificado.

Em relação ao prazo para negociação do reequilíbrio, informa-se que o mesmo será de 60 dias prorrogáveis por mais 30 dias a critério da ANAC.

Trecho do Arquivo: Sugestão para inclusão de item "Penalidades: As penalidades a serem aplicadas por descumprimento ao Contrato de Concessão no que tange às obrigações contratuais relacionadas aos aeroportos regionais incorporados, não poderão impactar/considerar os demais aeroportos administrados pela concessionária, devendo o valor de referência se limitar ao escopo do aditivo do AmpliAR."

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, inclusive a respeito de penalidades.

Trecho do Arquivo: Passados 180 dias do fim do processo competitivo, se não houver propostas no regime de oferta permanente, os aeroportos regionais poderão ser alocados diretamente a uma concessionária interessada.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que em caso de leilão vazio o MPOR poderá incluir imediatamente os aeroportos em oferta permanente ou para alocação direta. A lista dos aeroportos e as regras da oferta permanente e alocação direta serão divulgadas no site do MPOR, seguindo o que estabelece a Portaria MPOR nº 373 de 10 de junho de 2025.

Trecho do Arquivo: A concessionária interessada poderá selecionar aeroportos regionais específicos, não sendo necessário manter o bloco de aeroportos regionais previsto anteriormente.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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 relevantes ao desenvolvimento do sítio como desapropriações de grande vulto; além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Caso haja mais de uma concessionária interessada no mesmo aeroporto, utiliza-se o critério de classificação apresentado no presente edital.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): A redação do item da minuta de edital submetida à consulta pública foi a seguinte:

"18.3. A inclusão de blocos no regime de oferta permanente será divulgada no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos (<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br>) com as respectivas condições e critérios de seleção."

Entendemos que o objetivo da contribuição é agregar previsibilidade ao programa. No caso particular das condições e critérios de seleção, esses serão definidos e divulgados no site do ministério, conforme previsto no texto original. Informamos também que a redação do edital foi ajustada de modo a prever a inclusão de aeroportos regionais na oferta permanente, sem a necessidade de apresentação em bloco.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização junto ao lançamento do edital de informações mínimas dos bens existentes em cada aeroporto repassáveis à concessão, principalmente, daqueles indispensáveis a operação aeroportuária tais como mobiliários, esteiras de bagagem, caminhões de combate a incêndio, raio-x, pórtico detector de metais, RCC e afins.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que seja disponibilizado, juntamente com o lançamento do edital, informações mínimas sobre eventuais irregularidades e contaminações já existentes nos aeroportos, no que se refere ao fornecimento de água, à destinação de esgoto sanitário, à gestão de resíduos de combustível e às estações de tratamento atualmente em operação. Na impossibilidade de disponibilizar essas informações solicitamos que seja tratada na matriz de risco que a responsabilidade por tais passivos não faz parte dos investimentos iniciais do programa, sendo objeto de reequilíbrio futuro eventuais intervenções.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Ressalta-se que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Ademais, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo acerca da Fase de Diagnóstico Inicial e do Relatório de Diagnóstico inicial (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as

Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização da relação atualizada de pendências junto à ANAC referentes à infraestrutura aeroportuária, incluindo eventuais não conformidades, exigências regulatórias em aberto e prazos associados para adequação nos aeroportos objeto deste edital.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que, de acordo com a seção "Das Visitas Técnicas" da Minuta de Edital, as concessionárias interessadas poderão visitar os aeroportos objeto deste edital por meio de visitas técnicas que deverão ser previamente agendadas conforme procedimento especificado no site do MPOR. Bem como, eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação dos aeroportos objeto deste edital são de integral responsabilidade das concessionárias interessadas.

Desse modo, é atribuição da participante verificar in loco as condições da infraestrutura dos aeródromos objetos do edital.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, incluindo as obrigações de investimento, encontram-se descritas na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas.

Trecho do Arquivo: Sugerimos que, para as obras recentemente homologadas ou concluídas ou em andamento nos aeroportos, as partes concordem em solicitar um laudo técnico, emitido por empresa certificada e de reconhecida idoneidade, atestando a plena conclusão e operacionalidade das referidas intervenções. Caso sejam identificadas necessidades de investimentos complementares para assegurar a funcionalidade prevista, estes poderão ser considerados para um eventual novo reequilíbrio econômico-financeiro.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que não haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência de melhorias na infraestrutura existente que sejam identificadas. Cabe aos interessados realizarem visitas in locu para análise da infraestrutura existente e precificação dos investimentos necessários para o integral cumprimento da minuta de termo aditivo, anexa ao edital.

Ademais, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo acerca da Fase de Diagnóstico Inicial e do Relatório de Diagnóstico inicial (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as

Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização das poligonais com os perímetros georreferenciados dos aeroportos, bem como o mapa de ocupação atual de cada um deles.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que as plantas e informações de posse da SAC serão disponibilizados a todos os interessados no AmpliAR por meio de data-room específico, cujas orientações de acesso constarão na página do MPor, na internet. Em adição, a minuta de termo aditivo estabelece os procedimentos para a elaboração da planta georreferenciada com memorial descritivo atualizados da poligonal de cada sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Não há informações quanto à Faixa de investimento a ser considerada para os Aeroportos de Bacabal e Balsas. Solicitamos a inclusão destes aeroportos com Faixa PAN 0, conforme sugerido no PAN.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que os aeroportos de Balsas e de Bacabal não se encontram na minuta de Anexo 4 da consulta pública por erro material. Entretanto, os mesmos não farão parte da primeira rodada do programa.

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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Nesses termos, embora os aeroportos de Balsas/MA e Bacabal/MA não tenham sido incluídos na primeira rodada do AmpliAR, os aeroportos poderão ser contemplados nas rodadas posteriores.

Trecho do Arquivo: Não há esclarecimento quanto aos requisitos de equipamentos para despacho de bagagem - check in. Solicitamos que o item sejam descrito de maneira a informar sobre a necessidade de implantação de requisitos como esteiras mecanizadas, balanças etc., sobretudo para os aeroportos de faixa 0. Assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que os requisitos relativos as o equipamentos e sistemas de processamento de bagagem foram ajustados de forma

proporcional a complexidade dos aeroportos, conforme detalhamento trazido no termo aditivo anexo ao edital.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que seja esclarecido para quais faixas cada uma das exigências apresentadas neste item se aplicam e qual o seu dimensionamento.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Informamos que os elementos mínimos de infraestrutura estão definidos em anexo próprio da minuta de termo aditivo. Os parâmetros foram estabelecidos considerando premissas operacionais do PAN e os normativos estabelecidos pela ANAC, em especial a Tabela MIL, conforme disposto na Portaria nº 9.249/SIA/ANAC, de 22 de setembro de 2022.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que os itens "equipamentos de auxílios a PNAE e Postos de primeiros socorros" sejam removidos do parágrafo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Sugerimos a revisão do cronograma com 12 meses adicionais, totalizando 48 meses na fase 2-B, em função da complexidade das intervenções nestes aeroportos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Entendemos as dificuldades intrínsecas aos aeroportos que participam do programa, notadamente aqueles localizados na região norte do país. No entanto, considerando-se o porte dos aeroportos e das intervenções previstas, entende-se que o prazo estipulado se mostra factível.

Em adição, informamos que a minuta de aditivo contratual aprovada pela ANAC prevê prazo para elaboração de Relatório de Diagnóstico Inicial pela concessionária. Somente a partir da Data da manifestação final do Poder Público sobre esse relatório terá início a contagem do prazo de 36 (trinta e seis) meses para a realização dos investimentos necessários para adequação da infraestrutura.

Trecho do Arquivo: Sugerimos acrescentar informação sobre o tipo de operação pretendida para cada aeroporto (internacional ou doméstica), pois considerando a necessidade de internacionalização ao longo do período de concessão serão necessários recursos adicionais não previstos no anexo 4.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): Informamos que o detalhamento das alterações contratuais está definido na minuta de termo aditivo, anexa ao edital da primeira rodada do programa. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, incluindo os investimentos obrigatórios. Por fim, esclarecemos que não estão previstos investimentos voltados a internacionalização dos aeroportos.

Trecho do Arquivo: Sugerimos que os requisitos de dimensionamento de pátios e envelopes de posições para os aeroportos independente da faixa de investimento, sejam exclusivamente os das aeronaves críticas listadas por faixa. Excluindo-se a obrigação de envergadura máxima do código de cada categoria de aeronave.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Considerando que o RBAC nº 154 utiliza o código de referência de aeródromo (código alfanumérico) para fins de planejamento e projeto de aeródromo, a contribuição não será acatada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que o requisito de dimensionamento de pátios e envelopes de posições, independentemente da faixa de investimento, considere que seja a cargo do operador aeroportuário a decisão de operação de saída por meios próprios ou por push back.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o RBAC nº 153, nos termos do parágrafo 153.111(a), estabelece que:

"O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços, em respeito a regras e procedimentos estabelecidos para o aeródromo, de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias".

Além disso, o parágrafo 153.111(g) determina que:

"O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional, devendo conter o escopo mínimo indicado em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC".

Referido escopo mínimo encontra-se na IS 153-001A, em especial para o tema aqui tratado cita-se o item 8.4.g):

"8.4 [FC 153.111(g)] O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, no mínimo, os seguintes requisitos de movimentação na área operacional:

g) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento";

Considerando todo o exposto, os regulamentos da ANAC sobre o tema já obrigam o operador de aeródromo a estabelecer/definir, cumprir e fazer cumprir as regras e procedimentos a serem observadas quando da movimentação na área operacional. Desse modo, não há necessidade de inclusão de dispositivo no edital para tratar do tema.

Trecho do Arquivo: No que se refere ao requisito de dimensionamento de pátios e envelopes de posições para aeroportos nas Faixa 2 e 3, só há requisito para atendimento de 03 posições código C, mesmo sabendo que estas operam hoje aviação geral em volume maior do que 03. Dessa forma, solicitamos a inclusão de critérios mínimos para operação de aeronaves cód. B

de forma independente das posições código C, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Informamos que as especificações mínimas para a realização de investimentos constam na minuta de termo aditivo anexa ao edital. No caso particular de dimensionamento de pátios, informa-se que a estimativa de área prevista para cada faixa contempla tanto operações regulares quanto de AVG.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a inclusão do texto que ratifique que isenções temporárias ou permanentes para requisitos normativos, bem como a utilização de Nível Equivalente de Segurança, aprovadas pelo regulador em conformidade com o RBAC 11, deverão ser consideradas para a quitação de requisitos normativos e contratuais.

Resposta ao Trecho (ANAC): Informamos que os elementos mínimos de infraestrutura estão definidos em anexo próprio da minuta de termo aditivo. Os parâmetros foram estabelecidos considerando premissas operacionais do PAN e os normativos estabelecidos pela ANAC, em especial a Tabela MIL, conforme disposto na Portaria nº 9.249/SIA/ANAC, de 22 de setembro de 2022.

Trecho do Arquivo: O edital não especifica os requisitos específicos de intervenção para meio-fio e acessos dos aeroportos. Solicitamos a inclusão de critérios claros sobre o que será requerido por faixa de investimento, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item que não está precificado atualmente.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Ainda sobre os requisitos de acessos aos aeroportos, solicitamos que esteja descrito de maneira expressa no edital que intervenções e desapropriações em viário público para regularidade das condições de acesso, incluindo pavimentação, drenagem, iluminação e sinalização vertical e horizontal, não fazem parte das obras previstas no programa AmpliAR. De forma que qualquer intervenção que venha a ser necessária seja objeto de reequilíbrio futuro.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário, com ressarcimento de valores dispendidos em desapropriações, não havendo reequilíbrio econômico-financeiro adicional para quaisquer outros investimentos necessários à operação do aeroporto.

Trecho do Arquivo: Não foram identificados nos documentos apresentados os requisitos para investimentos em infraestrutura airside ou de qualquer outra natureza necessários para atender aos hangares e às operações AVG existentes, bem como os requisitos para a

realocação dos hangares que precisam ser deslocados de suas posições atuais. Solicitamos a inclusão de critérios claros sobre o que será requerido por faixa de investimento para todas categorias de aeronave, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, inclusive sobre investimentos.

No caso particular de dimensionamento de pátios, informa-se que a estimativa de área prevista para cada faixa contempla tanto operações regulares quanto de AVG.

Conforme destacado na minuta do termo aditivo, os contratos de cessão de aérea deverão ser subrogados incluindo cláusulas correlatas a necessidades de realocação e eventuais indenizações.

Trecho do Arquivo: No que diz respeito à restrições operacionais admissíveis em função de OPEA , o documento não estabelece qual a admissão de restrição de procedimentos operacionais em função de obstáculos na rampa de transição a aproximação (como a vegetação existente). Dessa forma, sugerimos que qualquer intervenção fora do sítio aeroportuário (seja decorrente ou não dos investimentos a serem realizados) não integre a lista de investimentos contratados e portanto passíveis de reequilíbrios futuros em caso de necessidade.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, inclusive sobre investimentos.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização de documentações existentes dos terminais no que diz respeito à conformidade com Legislação municipal (Habite-se, Alvarás de Funcionamento, TACs). De forma que eventuais passivos documentais existentes tenham um prazo de 5 anos para sua regularização e qualquer penalidades aplicadas por órgãos públicos em função de ausencia de documentação dentro desse período não sejam imputados a concessionária.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações de que o MPOR dispuser sobre os aeroportos serão divulgadas em data-room específico, a ser disponibilizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade pelos atuais gestores, esclarecemos que os proponentes deverão visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

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.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao

contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a disponibilização de documentações existentes dos terminais no que diz respeito à conformidade com instruções do Corpo de Bombeiros (AVCB). De forma que eventuais passivos documentais existentes tenham um prazo de 5 anos para sua regularização e qualquer penalidades aplicadas por órgãos públicos em função de ausência de documentação dentro desse período não sejam imputados a concessionária.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): 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 os proponentes deverão visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

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.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, no qual foi proposto procedimento para lidar com a falta de informações relativas ao sítio aeroportuário.

Trecho do Arquivo: Solicitamos o registro das movimentações realizadas nos últimos 12 meses em cada aeroporto, considerando a devida frequência de operação, bem como o registro das aeronaves que ocupam regularmente os hangares existentes. Tal informação é essencial para o cumprimento da premissa estabelecida no parágrafo 4.2 do Anexo 4.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): 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 da informação, esclarecemos que os proponentes deverão visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Trecho do Arquivo: Solicitamos informações sobre a necessidade de implantação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) e Serviço de Ambulância por faixa de investimento considerando a atual classificação de aeroportos disposta pela ANAC. Sendo o aeroporto classificado como Classe II ao longo do período de concessão, deve estar claro sobre a necessidade de realização do CAPEX bem como OPEX. Além disso, considerando que mesmo para aeroportos de Classe I, de acordo com a classificação do regulador, alguns operadores aéreos somente aceitam realizar suas operações em locais providos por SESCINC, deve estar claro que nestes aeroportos o serviço não será implantado ou então o CAPEX e OPEX devem ser dimensionados no edital.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Informamos que o PEA anexo à minuta de aditivo estabelece para quais aeroportos objeto do edital haverá obrigação de se manter SESCINC e para qual categoria. Demais obrigações relativas à infraestrutura estão previstas na minuta de aditamento contratual proposta pela Agência.

Trecho do Arquivo: Considerando que grande parte dos serviços aeronáuticos atualmente é prestado de forma remota, solicitamos avaliação quanto a remoção do texto "sala para serviços de informação aeronáutica" do item em questão. Sendo mantido é necessário que seja descrito o dimensionamento esperado. Além deste ponto, solicitamos que seja incluída a informação nos aeroportos quanto a necessidade de implantação do serviço de navegação aérea (ATC ou AFIS), caso seja um item que precise ser previsto é necessária a inclusão de CAPEX adicional. Tanto para a prestação de serviço de informações aeronáuticas, quanto para a atividade de AFIS/ATC é necessário informar se a atividade será prestadas por empresa terceira, DTCEA ou se é uma expectativa de OPEX da concessionária.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edita. Tal minuta propõe a inclusão de uma Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que haja uma previsão no edital sobre a possibilidade de restrição de horário de operação durante a fase de obras, ou em alguns casos, fechamento total do aeroporto por período determinado em caso de necessidade de reparos profundos em PPD ou outras infraestruturas críticas.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o RBAC nº 153, em suas seções 153.225, 153.227, 153.229, já regulamenta o planejamento e execução de obras, os procedimentos específicos de segurança operacional para obras e informação sobre obras. Desse modo, sob a perspectiva da garantia da segurança das operações, a regulação em vigor já apresenta os mecanismos adequados para o gerenciamento.

Trecho do Arquivo: Alternativamente a boa parte das sugestões propostas em relação a tratativas diferenciadas em matriz de risco e/ou ajustes na precificação do capex, poderia-se avaliar uma solução de compartilhamento de risco de projeto semelhante ao praticado na licitação do Rodoanel Norte de SP: Onde se estabelece um valor teto para o Capex de cada aeroporto, a ser confirmado em projeto executivo posterior e em caso de variação o poder concedente assume o valor excente. Após essa fase de aprovação de projeto, a concessionária assume a totalidade de risco de execução das obras.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas.

Esclarece também que, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos a definição de critérios claros para as adequações necessárias à implantação de áreas de abastecimento, segmentadas por faixa de investimento, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a decisão quanto à implantação ou não de áreas de abastecimento de aeronaves caberá ao operador que assumir o aeroporto, no âmbito da implementação de seu plano de negócios.

Em adição, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo acerca da Fase de Diagnóstico Inicial e do Relatório de Diagnóstico inicial (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Solicitamos que esteja escrito de maneira expressa no edital que o documento PAN e suas diretrizes de investimentos e operação não integram este edital, não se tornando obrigação de nenhuma das partes, bem como não se sobrepõem às obrigações dispostas neste edital. Desta forma, devem ser consideradas apenas as diretrizes e responsabilidades das partes contratadas apresentadas no próprio edital e termo aditivo a ser formalizado.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): O Plano Aeroviário Nacional (PAN) foi utilizado na modelagem do programa, entretanto não possui qualquer vinculação sendo meramente referencial. As obrigações contratuais de investimentos nos aeroportos do AmpliAR estão descritas no aditivo contratual, conforme minuta anexa ao edital.

Por oportuno, ressalta-se que os valores estimados para capex e para opex, assim como quaisquer valores de referência obtidos 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.

Trecho do Arquivo: Para o requisito "conforto acústico" citado no Anexo 4, solicitamos que sejam definidos critérios claros sobre o qual é a responsabilidade pela mitigação de ruído nos aeroportos e, principalmente os que se inserem em meio a núcleos residenciais urbanos, assim como o devido ajuste na precificação do capex de cada aeroporto para este item, que atualmente não está contemplado.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que o item 6.2 do Anexo 4, referido na contribuição, trata do seguinte tema:

"A concessionária deverá cumprir com os seguintes requisitos para a infraestrutura:

- Terminal:

Conforto térmico, acústico, luminoso e ergonômico";

Desse modo, o que o item exige é o conforto acústico dentro do terminal e não se confunde com o PZR. Além disso, o dimensionamento das curvas de ruído estão claramente definidos no RBAC nº 161, não necessitando de qualquer complementação ou ajustes.

Trecho do Arquivo: Sugere-se que os cronogramas dos procedimentos de tratamento de bens dos novos aeroporto do aditivo se assemelhem e casem com os prazos do Contrato Original, de modo a convergir os prazos dos procedimentos de bens, porém, apenas após a Fase II-B dos aeroportos do aditivo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a Concessionária deverá atender os dispositivos da Resolução nº 661/2022 para os aeroportos Ampliar.

Trecho do Arquivo: Sugestão para que a majoração da garantia esteja discriminada nos documentos licitatório, com o limite máximo atrelado ao um percentual da Obra (capex).

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a minuta de aditivo contratual, anexa ao edital trata de regra específica para garantia de execução. Destaca-se que as obrigações securitárias do contrato de concessão também se aplicam ao Ampliar.

Trecho do Arquivo: Sugestão para que as cláusulas que tratam sobre a extinção do Contrato sejam aplicadas apenas para o Contrato Original e que o tratamento para extinção dos aeroportos incluídos no aditivo se dê de forma segregada.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a

inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas aos aeroportos do AmpliAR, que passarão a integrar o objeto da concessão.

Trecho do Arquivo: Inclusão de Cláusula: Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública, homologações e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, Estadual ou Municipal exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive da matriz de risco, está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas aos aeroportos do AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Para os procedimentos de revisão extraordinária que objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos aeroportos oriundos do aditivo, não será aplicada a cláusula 6.24.1 do Contrato de Concessão, que trata da quantificação mínima da porcentagem (1%) de receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que incorporou o valor mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), corrigidos pelo IPCA, como condição para reequilíbrio no caso de riscos alocados ao poder concedente que ocorram nestes aeroportos.

Trecho do Arquivo: Sugestão de que a matriz de riscos aplicável ao objeto do aditivo contratual referente ao projeto considere a falta de aprofundamento de estudos sobre os aeroportos, de modo a transferir para o Poder Concedente riscos que, nas matrizes mais modernas dos contratos de concessão, são alocados ao concessionário. Sugere-se, assim, sejam transferidos integralmente ao Poder Concedente, exceto se a Concessionária der causa:

- (i) todos os riscos ambientais, exceto se causados pela Concessionária
- (ii) todos os riscos por mudanças na legislação tributária
- (iii) riscos por caso fortuito ou força maior exceto quando seu seguro possa ser contratado no mercado securitário brasileiro no momento da assinatura do aditivo contratual
- (iv) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos
- (v) aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros
- (vi) custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário
- (vii) custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários ou de áreas externas ao sítio, mas necessárias à segurança da aviação
- (viii) custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Ademais, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Em caso de não acatar a escolha por aeroportos específico, acréscimo de aeroportos mineiros nos blocos da primeira rodada. Além da inclusão de outros aeroportos mineiros elegíveis, como: Araxá, Passos.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a

ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação dos aeroportos objeto deste edital são de integral responsabilidade das concessionárias interessadas.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: Definição de uma taxa de prêmio de risco, considerando que esses investimentos possuem características de antecipação de outorga, com a possibilidade de aplicação de taxas incentivadas;

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Em relação a taxa de desconto a ser utilizada nos processos de reequilíbrio econômico financeiro em razão dos aeroportos regionais assumidos no âmbito do Ampliar, cumpre salientar a importância da definição de uma taxa de desconto única, com vistas a assegurar a isonomia entre as concessionárias participantes e a previsibilidade do programa.

Nesse sentido, considera-se adequada a adoção da metodologia já utilizada e consolidada pela ANAC para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada nos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Com o objetivo de refletir adequadamente o cenário atual de juros no Brasil, será considerado um horizonte de seis meses para os indicadores econômicos envolvidos no referido cálculo.

O valor da taxa de desconto a ser considerado no programa é apresentado no edital do certame.

Trecho do Arquivo: Matriz de risco - Considerando que os estudos que instruirão o processo competitivo não terão o mesmo nível de detalhe e completude dos EVTEAs, bem como que

estes aeroportos estão sujeitos a complexidades ambientais significativas, sugere-se que a concessionária seja responsável apenas por passivos ambientais originados após a celebração do aditivo. Para passivos originados antes da assinatura, a concessionária somente será responsabilizada caso atendido um dos requisitos descritos a seguir: (i) os passivos sejam plenamente identificáveis a partir do acesso aos documentos disponibilizados no data room; ou (ii) as informações quanto aos passivos sejam de acesso público, por meio de consultas ou pesquisas junto aos órgãos ambientais competentes, e possam ser obtidas no prazo para apresentação da proposta.

Resposta ao Trecho (SAC/MPor e ANAC): Esclarece-se que as informações disponíveis sobre os aeroportos selecionados para a primeira rodada do AmpliAR serão divulgadas em data-room específico, a ser publicizado na página do MPOR. Nos casos de indisponibilidade de informações relevantes, caberá aos proponentes visitar os sítios e realizar seus próprios estudos, por sua conta e risco.

Ademais, esclarece-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.

Informa-se ainda que, tendo em vista o recebimento de contribuições nesse sentido, o edital da 1ª etapa do AmpliAR estabelecerá prazo de 100 dias para analisar o material, realizar as visitas e elaborar as propostas econômicas.

Por fim, a Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Trecho do Arquivo: Matriz de risco - A minuta da matriz de riscos – ou pelo menos seus principais componentes / diretrizes – deverão constar como anexo ao edital do procedimento competitivo, bem como serem disponibilizados para consulta pública aos interessados. A matriz de riscos é essencial à precificação dos ativos e formulação da proposta por parte das concessionárias, de modo que sua disponibilização é relevante também para fins de isonomia entre as participantes. Adicionalmente, ainda que tal matriz esteja sujeita a ajustes definidos posteriormente, deixar que seja inteiramente elaborada somente após a finalização do processo poderá atrasar a celebração do ajuste e, conseqüentemente, a sua regular execução com a realização dos investimentos e operação dos aeroportos regionais. Por fim, caso a matriz seja muito distante do previsto pela concessionária, esta poderá se recusar a celebrar o aditivo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive da matriz de risco, está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas aos aeroportos do AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Matriz de risco - Recomenda-se a inclusão de verbas de licenciamento ambiental e desapropriações / desocupações nos termos aditivos, com compartilhamento do risco relativo a tais itens, nos moldes das matrizes de riscos de contratos mais recentes do programa federal de concessões. Nesse sentido, caso as despesas com condicionantes ambientais e desapropriações superem o valor da verba contratual, custos adicionais serão compartilhados entre o Poder Concedente e concessionária, em proporção a ser definida conforme particularidades e complexidades inerentes a cada bloco. Considerando que os estudos para concessão dos aeroportos regionais terão nível de detalhamento inferior ao produzido para as concessões do setor (EVTEA), a precificação destes custos poderá ser bastante difícil por parte das concessionárias interessadas. O modelo de compartilhamento do risco poderá ser utilizado para mitigar essa deficiência, garantindo-se a viabilidade do projeto.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR, cujo teor inclui um período de diagnóstico inicial para realização de estudos, investigações e levantamento de informações detalhadas. Cabe ressaltar que cabe aos interessados diligenciar previamente as condições da infraestrutura atual.

Ademais, respeitadas as disposições da minuta de termo aditivo (notadamente, referente a 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), as Concessionárias são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis aos aeroportos do programa AmpliAR. Ainda, as informações disponibilizadas durante o certame não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Concessionárias. Desse modo, cabe exclusivamente aos interessados a realização de estudos e a responsabilidade pela precificação a ser apresentada.

Trecho do Arquivo: Regulação tarifária - Sugere-se que o edital elenque como diretriz do aditivo a faculdade de a concessionária, a seu exclusivo critério, sub-rogar-se em contratos relativos à exploração comercial de áreas nos sítios aeroportuários ou rescindi-los. Ainda, o aditivo deverá prever que tais contratos passarão a ser regidos pelo direito privado após a assunção das operações pela concessionária. Por fim, recomenda-se que os permissionários dos sítios aeroportuários sejam previamente notificados e informados da pretensão de concessão do complexo, de modo a evitar conflitos durante a operação do ativo e exploração de atividades comerciais.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC agradece sua contribuição e informa que a Concessionária subrogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, nos termos previstos na minuta de termo aditivo anexa ao edital.

Trecho do Arquivo: Requisitos de infraestrutura - Conforme consta da minuta de Anexo 4, os investimentos nos aeroportos regionais serão realizados em fases e não estarão sujeitos a gatilhos de investimento. A concessionária deverá adequar a infraestrutura à faixa de passageiros projetada no PAN, em até 36 meses da assinatura do termo aditivo, conforme parâmetros mínimos descritos no instrumento. De modo a evitar que à concessionária sejam imputadas obrigações de investimento desnecessárias, na ocorrência de eventos extraordinários com impactos na demanda – tais como crises econômicas e eventos pandêmicos –, sugere-se que a matriz de riscos incorpore mecanismos que permitam a flexibilização destas obrigações. Nesse sentido, e em linha com experiências recentes no setor rodoviário, recomenda-se a incorporação do conceito de efeitos extraordinários do risco de demanda, risco a ser alocado ao Poder Concedente. Caso a variação de demanda seja comprovadamente muito distante da projeção do PAN, em termos estatísticos e em razão de evento específico devidamente comprovado pela operadora, as obrigações de investimento poderão ser suspensas ou ajustadas à realidade da execução, mediante novo termo aditivo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de termo aditivo, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas ao AmpliAR. Os investimentos previstos no aditivo contratual não estão atrelados à demanda e são exigíveis independente do comportamento da demanda.

Trecho do Arquivo: Requisitos de infraestrutura - Recomenda-se que conste do edital que o prazo para realização das intervenções nos sítios aeroportuários seja contado da transferência das licenças ambientais dos aeroportos junto ao órgão ambiental competente, de modo a evitar prejuízos decorrentes do atraso na implementação de tal transferência por omissão ou morosidade do titular do ativo, sem prejuízo da possibilidade de a concessionária ser penalizada caso dê causa ao referido atraso

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive novas obrigações, prazos e matriz de risco, está disposto na minuta de aditivo contratual, anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de um Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas aos aeroportos do AmpliAR.

Trecho do Arquivo: Publicidade e Duração - Recomenda-se que conste do edital que a eficácia do aditivo estará vinculada à implementação do reequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária. Tal medida é especialmente relevante caso a modalidade de reequilíbrio eleita seja o pagamento de indenização em favor da concessionária, evitando-se inseguranças quanto ao adimplemento de tal obrigação por parte do Poder Concedente.

Resposta ao Trecho (ANAC): A ANAC informa que a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro ao contrato, o qual será efetivado após a assunção das operações dos aeroportos arrematados no âmbito do programa AmpliAR

O detalhamento das alterações contratuais está disposto na minuta de aditivo contratual, anexa ao edital.

Trecho do Arquivo: Publicidade e Duração - Recomenda-se que conste do edital que a eficácia do aditivo estará vinculada à plena liberação das áreas do sítio aeroportuário concedido por parte do ente federativo titular do ativo, mediante formalização de termo de transferência ou semelhante entre a concessionária e o titular. As áreas que eventualmente sejam objeto de processo judicial e / ou ocupação irregular deverão estar claramente indicadas no termo de transferência firmado entre as partes, e eventuais custos e providências para sua liberação deverão ser alocados conforme matriz de riscos registrada no aditivo.

Resposta ao Trecho (ANAC): A Anac informa que o detalhamento das alterações contratuais, inclusive em relação às áreas e matriz de risco, foi proposto conforme minuta de termo aditivo anexa ao edital. Tal minuta propõe a inclusão de uma Anexo ao contrato de concessão, com regras específicas aplicadas aos aeroportos do AmpliAR.

Número: CP-897392

Data: 17/02/2025 - 20:36

Título: Contribuições do Estado de Minas Gerais para o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR

Resumo: Prezados, Segue em anexo o Ofício SEINFRA/DTA nº. 29/2025, com as contribuições do Estado de Minas Gerais para o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64358>

Contribuinte: Hélio Guerra Borchardt

Trecho do Arquivo: Solicitação para que o Aeroporto de Teófilo Otoni (SNT0), inicialmente previsto para a segunda etapa do Programa AmpliAR, seja incluído na primeira etapa

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a

ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Solicitação para que o Aeroporto de Salinas (SNSS) seja incluído na primeira etapa do Programa AmpliAR

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Trecho do Arquivo: Solicitação para que os aeroportos de Araxá (SBAX), Passos (SNOS), Prefeito Octávio de Almeida Neves (SJDR) e Diamantina (SNDT) sejam incluídos na segunda etapa do Programa AmpliAR

Resposta ao Trecho (SAC/MPor): 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.

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 das etapas subsequentes. A definição dos aeroportos a participar da primeira etapa do programa levou em consideração o interesse do mercado percebido ao longo das interações que aconteceram no âmbito da consulta pública, a ausência de impedimentos relevantes ao desenvolvimento do sítio (i.e. desapropriações de grande vulto), além do interesse do delegatário em participar da política pública.

Número: CP-897674

Data: 17/02/2025 - 21:28

Título: BRAINSTORMING SOBRE MÉTRICAS DE AEROPORTOS REGIONAIS - EXTRA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS

Resumo: Consulta Pública AMPLIAR – 17/02/2025 – AEROPORTOS

REGIONAIS Adriano Voigt – Piloto Privado, Gestor Aeroportuário, Engenheiro, Advogado e curioso. CPF : 329.188.521-0466 99920-1059 avoigt@terra.com.br, voigt1964@gmail.com

Senhores e Senhoras: Vimos junto a este corpo técnico/administrativo/político, expor algumas considerações no estilo “brainstorming”, a respeito dos AEROPORTOS REGIONAIS, considerações estas, referentes ao “modus operandi” e situação atual destes em relação aos aeroportos maiores, muito já em concessão outorgada, a saber:a)

Consideramos interessantes as iniciativas do MPA em relação à viabilização da organização nos nossos aeroportos regionais, de forma a transformá-los em instrumentos de desenvolvimento regional, pois como dizem os estrangeiros, “NO PLANE, NO GAIN”;b)

Temos hoje inúmeras situações e particularidades, as mais diversas possíveis (Gestão Estadual, Gestão Municipal, Gestão terceirizada – Infraero ou outros, PPPs, Militares), quase todos, exceto algumas exceções, economicamente deficitários, dependentes de aportes orçamentários públicos, seja ela qual for a origem;c) As concessões atuais (inclusive o edital deste AMPLIAR), se baseiam em métricas importadas de outros países ou específicas para aeroportos com grande pegada de movimentação de passageiros (mais comum em países com baixa extensão territorial, alto número de habitantes e hábito de voar consolidado). Estas métricas, mesmo nos blocos de concessões já outorgadas nos últimos 7 (sete) anos, têm se mostrados ineficientes, seja pela situação precária onde os concessionários se encontram, seja pela baixa adesão a novas concessões, ou pela tentativa da rescisão contratual de algumas ainda vigentes, iniciantes ou não;d) Em um passado não muito distante, tivemos em nosso Estado do MT, o leilão incluindo quatro aeroportos já parcialmente equipados, um superavitário (Várzea Grande / Cuiabá- SBCB – principal HUB do MT, um supostamente equilibrado (Sinop – com regioa eu atende 23 -

Arquivo: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/blob/baixar/64360>

Contribuinte: ADRIANO VOIGT

Responsável: SAC/MPor

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

Informamos que o Programa AmpliAR tem como premissa fundamental atrair investimentos privados para a gestão dos aeroportos regionais, viabilizando a assunção desses aeroportos por concessionárias com contratos vigentes. Essa estratégia considera que, isoladamente, esses aeroportos não apresentam atratividade suficiente para a iniciativa privada.

A solução proposta foi construída com a participação da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e do Tribunal de Contas da União (TCU), sendo estruturada em conformidade com o que foi estabelecido no Acórdão nº 2283/2024 – Plenário.

Outra premissa central do programa é a utilização do Plano Aeroviário Nacional (PAN) como parâmetro básico para a modelagem e a implementação das ações previstas. Ressaltamos que

a regulamentação vigente da ANAC é aplicada de forma uniforme a todos os aeroportos do Brasil, com adequações proporcionais ao porte e à movimentação de cada aeroporto.

No caso do AmpliAR, os investimentos necessários são previstos conforme projeções baseadas no PAN e aplicabilidade dos regulamentos para cada faixa de aeroporto. Dessa forma, as exigências regulatórias são adaptadas para garantir a viabilidade e a segurança operacional, especialmente nos aeroportos de menor porte.