



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
COMISSÃO ESPECIAL DO EDITAL DE PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO Nº 01/2025 - CEEPCS

ATA DE ESCLARECIMENTO - MPOR

Brasília, 21 de outubro de 2025.

ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTE AO EDITAL DE PROCESSO COMPETITIVO SIMPLIFICADO Nº
01/2025

Objeto: Processo Competitivo Simplificado para seleção das melhores propostas para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos regionais constantes na Tabela 1 do edital, por meio da celebração de termos aditivos aos contratos de concessão federal vigentes.

Pela presente, a Comissão Especial do Processo Competitivo Simplificado nº 01/2025, constituída pela Portaria MPor nº 482, de 5 de agosto de 2025, e alterada na forma da Portaria SAC nº 496, de 20 de agosto de 2025, leva a conhecimento público as respostas aos pedidos de esclarecimento sobre o Edital, nos termos do disposto no item 4.4 do referido instrumento convocatório. As formulações apresentadas, bem assim as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o processo competitivo em referência, sendo de observância obrigatória por todos os participantes.

As respostas aos pedidos de esclarecimentos foram elaboradas de forma conjunta pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme as competências atribuídas a cada ente público.

Integra a presente ata o Anexo I – Fluxo de Caixa Marginal (FCM) hipotético, encaminhado pela ANAC por meio do Ofício nº 164/2025/SRA-ANAC, no qual são apresentados maiores detalhes do procedimento de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro a ser realizado por parte da Agência Reguladora, a título exemplificativo, em função da adesão ao AmpliAR.

SOLICITAÇÕES RECEBIDAS TEMPESTIVAMENTE E NA FORMA PREVISTA NO ITEM 4.2 DO EDITAL

Número do esclarecimento	Item do Edital	Esclarecimento solicitado	Resposta
1	4.8 (Anexo 1 do Edital)	A Cláusula 4.8 do Anexo 1 prevê a possibilidade de exclusão de investimentos com impacto no reequilíbrio. Quais critérios serão avaliados na decisão de uma inviabilidade?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a identificação de eventual inviabilidade de investimentos caberá, em um primeiro momento, à própria Concessionária, por meio da elaboração do Relatório de Diagnóstico Inicial (RDI), a ser apresentado após a assinatura do Termo Aditivo. Nesse relatório, a Concessionária deverá apontar eventuais inviabilidades ou dificuldades que extrapolem suas competências. Com base nas informações constantes do RDI, a ANAC realizará a análise caso a caso, observada a manifestação formal do Ministério de Portos e Aeroportos, para deliberar sobre a exclusão total ou parcial de determinada obrigação de investimento prevista no Anexo. Ressalta-se que a exclusão de investimentos configura medida estritamente excepcional, somente admitida quando comprovada a impossibilidade de execução. A realização dos investimentos é o objetivo perseguido na diretriz de política pública, com intuito de ampliar e melhorar a infraestrutura aeroportuária.

2	10.2 do Edital	Entendemos que o Prazo Remanescente da Concessão federal vigente para cálculo do deságio aplicado sobre os fluxos de caixa considera inclusive frações de anos, entre a data de celebração do aditivo contratual e o fim da vigência do Contrato de Concessão. Este entendimento está correto?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está correto. O deságio decorrente do processo concorrencial será aplicado sobre os valores de investimento, receitas e custos considerando a data de início das operações dos aeroportos regionais e o final do Contrato de Concessão, vigente ou estendido caso o reequilíbrio seja recomposto via extensão de prazo contratual.
3	4.15 (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que a sub-rogação dos contratos vigentes com terceiros será automática, dessa forma, qualquer inadimplência ou desequilíbrios desses contratos prévio à assinatura do aditivo, não serão de responsabilidade da futura Concessionária. Está correto nosso entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a sub-rogação dos contratos vigentes com terceiros será, de fato, automática para os contratos que atendam às conformidades legais e contratuais. No entanto, a premissa de que a futura Concessionária estará isenta de responsabilidade por inadimplências ou desequilíbrios prévios não é válida para riscos que não forem expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato de Concessão.
4	3.9.4.6 (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que todas as cláusulas contratuais do Contrato vigente, quando não expressamente alteradas pelo Aditivo, permanecem válidas tanto para o escopo original do Contrato quanto para o aditivo contratual. Está correto nosso entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Anexo AmpliAR não é um contrato separado, mas se integra ao Contrato de Concessão vigente, tornando-se parte dele. A natureza de um termo aditivo é a de complementar ou modificar um contrato já existente, sem revogá-lo integralmente. Portanto, todas as cláusulas do Contrato de Concessão original que não forem expressamente alteradas ou derogadas pelo Termo Aditivo e seu Anexo AmpliAR permanecerão válidas e aplicáveis a toda a Concessão, abrangendo tanto o escopo original quanto o novo escopo do AmpliAR. Em outras palavras, as novas disposições do AmpliAR e do Termo Aditivo se somam e, se for o caso, prevalecem sobre as disposições anteriores apenas naquilo que as alteram expressamente ou são incompatíveis.

5	5.4.4 (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que a variação de custos e receitas projetados no fluxo de caixa marginal para efeitos de reequilíbrio serão objeto de revisão periódica com o objetivo de garantir a manutenção do VPL estabelecido no momento da assinatura do Aditivo. Está correto nosso entendimento?	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento não está correto. Em síntese, o processo se dará da seguinte forma: (i) cálculo do desequilíbrio pela adesão ao AmpliAR, usando os valores de receitas, custos e investimentos divulgados no Anexo 2 do Edital deste processo simplificado, aplicando-se sobre cada um desses valores o deságio e IPCA; (ii) o equilíbrio será recomposto pelas formas previstas no Edital, sendo uma delas a extensão de prazo contratual. É importante mencionar que em nenhuma hipótese os valores de receitas, custos e investimentos dos aeroportos AmpliAR serão revistos, conforme item 5.4.4 da minuta de termo aditivo:</p> <p>“As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”.</p> <p>De igual modo, o IPCA utilizado para fins de deflação da amortização e da recuperação de PIS/Cofins incidente sobre o CAPEX não será objeto de revisão. Adota-se a estimativa de IPCA de 3,70% a.a referente ao ano de 2028, divulgada pelo Relatório de Mercado – Boletim Focus do Banco Central em 19/09/2025, como referência representativa da taxa de inflação de longo prazo. Para dar maior transparência ao processo competitivo, em anexo a estes esclarecimentos é enviado arquivo excel com FCM de caso hipotético de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro pela adesão ao AmpliAR, dando solidez e previsibilidade ao cálculo que será realizado por parte da ANAC.</p> <p>O que ocorrerá é que, no caso em que a recomposição do equilíbrio se dê mediante extensão de prazo contratual, haverá uma única revisão, ao final do prazo de vigência estabelecido para o Contrato de Concessão. Contudo, mesmo neste caso apenas serão revisadas as informações de receitas, CAPEX e OPEX dos aeroportos originais do Contrato. As receitas, CAPEX, OPEX e IPCA dos aeroportos AmpliAR não serão revisadas. Essa revisão nos dados apenas dos aeroportos originais do Contrato permite corrigir erros nas estimativas apuradas inicialmente, diminuindo riscos para o Poder Público e para a Concessionária.</p>
6	6.5. (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que as cláusulas de Revisão Extraordinária contidas no aditivo substituirão a redação do tema do Contrato vigente. Nosso entendimento está correto?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento não está correto. À exceção da cláusula arbitral, a aplicação das cláusulas do aditivo é restrita à gestão contratual dos aeroportos do Ampliar.

7	5.5.16. (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que não se caracteriza risco da Concessionária as mudanças de tecnologia solicitadas pela ANAC e demais órgãos públicos. Nosso entendimento está correto?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento é correto no sentido de que as mudanças tecnológicas que são solicitadas pela ANAC ou decorrem de novas exigências regulatórias de órgãos públicos não são um risco exclusivo da Concessionária. No entanto, essa exclusão de responsabilidade para a Concessionária está condicionada a fatores importantes: (i) as mudanças devem ser solicitadas ou impostas por regulamentação legal ou contratual superveniente; (ii) tais mudanças devem implicar alteração relevante conforme os termos do item 6.5.1 do Anexo AmpliAR; e (iii) as mudanças não podem decorrer de não-conformidade do projeto da Concessionária com a legislação já em vigor ou com o PEA-AmpliAR existente à época da realização do investimento. Em resumo, a Concessionária não suporta o risco de alterações tecnológicas solicitadas ou impostas por entes públicos, desde que cumpridos os requisitos de alteração relevante e não haja sua própria culpa na não-conformidade do projeto.
8	5.2.10. (Anexo 1 do Edital)	Entendemos que o dispositivo mencionado na cláusula seria o 5.5.26 ao invés do 5.5.27. Está correto nosso entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está correto. A redação do item 5.2.10 será retificada, por meio de Comunicado Relevante da Comissão, para: "5.2.10. custos relacionados a passivos ambientais que tenham origem anterior à data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025 e não atendam o disposto no item 5.5.26; "

9	4.3.7. ; 3.9.4.1. ; 5.5.2.2. (Anexo 1 do Edital)	Pedimos esclarecer na seção de Matriz de Riscos qual a alocação para riscos dos prazos com relação à Desapropriações, Desocupações, Realocações e Reassentamentos.	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a minuta de Termo Aditivo estabelece que:</p> <p>3.9. Caberá à Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>3.9.2. manter a integridade da área do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros;</p> <p>3.9.3. tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização da posse e exploração das áreas aeroportuárias, assim como buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse nos casos de ações judiciais possessórias já ajuizadas com tal objeto.</p> <p>3.9.3.1. Eventuais custos decorrentes das medidas descritas nos itens 3.9.1, 3.9.2 e 3.9.3 são de inteira responsabilidade da Concessionária.</p> <p>3.9.4. adotar todas as medidas administrativas e/ou judiciais para aquisição de novas áreas necessárias à execução de investimentos previstos neste Anexo, bem como para ampliação do sítio aeroportuário, observando-se as seguintes responsabilidades financeiras:</p> <p>3.9.4.1. Serão suportados pelo Poder Concedente, por meio de descontos em Contribuições ao Sistema, apenas os custos com as aquisições das áreas necessárias à execução dos investimentos previstos neste Anexo, e desde que sejam decorrentes de decisões judiciais.</p> <p>3.9.4.2. A partir da data de dispêndio, o valor dos custos das desapropriações será corrigido mensalmente pelo IPCA adicionado à taxa de desconto contratual vigente à época do dispêndio e compensado em contribuições fixas ou variáveis, o que ocorrer primeiro.</p> <p>3.9.4.3. Considerar-se-ão custos das medidas do subitem 3.9.4.2 exclusivamente os valores comprovadamente dispendidos pela Concessionária a título de indenização paga ao proprietário do imóvel e custas judiciais, excluídos os demais.</p> <p>Portanto, o Poder Concedente arcará apenas com o custo previsto no item 3.9.4.1. da minuta de TA. O risco associado aos prazos está alocado à Concessionária, que deverá envidar recursos no sentido de disponibilização dessas áreas.</p>
10	4.3.7. e 3.9.4.1. (Anexo 1 do Edital) e Anexo 5	Considerando que o Anexo 5, aba Premissas Gerais, afirma que não foram considerados custos de Desapropriação na composição dos investimentos, tampouco o Edital estabelece de forma clara a alocação do risco do custo de Desapropriação. Entendemos que durante a fase de RDI tais situações serão objetos de reavaliação e adequação dos investimentos e normas exigidas por este aditivo. Está correto o nosso entendimento?	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que não haverá reavaliação de custos necessários para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, tão só a reavaliação dos investimentos possíveis. Os custos referentes à desapropriação estão repartidos entre o Poder Concedente e a Concessionária nos termos detalhados no Termo Aditivo.</p>

11	Anexo 5 do Edital	Entendemos que para efeito de cálculo do VPL do desequilíbrio, deverá ser utilizada a aba "FLUXO DE CAIXA NOM.- PAN" do Anexo 5. Está correto no entendimento? Além disso, solicitamos esclarecimento se todo o fluxo está na data base de janeiro de 2025, e que não há premissa de inflação embutida nas projeções indicadas na referida aba.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme disposto no item 10.1 e 10.2 do edital, a proposta econômica vencedora será baseada no maior deságio percentual sobre os parâmetros anuais calculados (receita, CAPEX e OPEX) constantes no ANEXO 2. Desta forma, o reequilíbrio terá por base os valores anuais constantes do anexo 2 com o deságio da proposta vencedora. Ademais, a metodologia de reequilíbrio é definida na cláusula 5 da minuta de termo aditivo - anexo 1 ao edital. Por fim, conforme exposto nas premissas da modelagem, a data-base do modelo econômico é janeiro de 2025.
12	Anexo 5 do Edital	Solicitamos esclarecimento em relação a taxa de desconto que deverá ser considerada para cálculo do VPL de desequilíbrio do escopo AmpliAR, objeto da oferta do Edital.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme disposto no item 16.3. do edital, a taxa de desconto a ser utilizada nos reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão referentes ao Programa Ampliar será de 11,45% em termos reais, ou seja, acrescida do IPCA. A metodologia de reequilíbrio é definida na cláusula 5 da minuta de termo aditivo - anexo 1 ao edital.
13	16.3 do Edital	Entendemos que a taxa de desconto de 11,45% está em base real (sem inflação) e será utilizada apenas para o cálculo do reequilíbrio do aditivo. Está correto este entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está parcialmente correto. Essa é a taxa de desconto a ser utilizada no cálculo do desequilíbrio e do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão referentes ao Programa AmpliAR. Esta taxa será utilizada para eventuais revisões do fluxo de caixa, nos termos do item 5.6.2.
14	5.6.1 (Anexo 1 do Edital)	Esclarecer o racional de não considerar as receitas e custos dos aeroportos do Programa AmpliAR em caso de reequilíbrio por extensão contratual.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a variação de receitas, custos e investimentos dos aeroportos AmpliAR é risco da concessionária e não serão revisadas. A revisão ocorrerá apenas nas premissas de receitas, custos e investimentos dos aeroportos originais do Contrato de Concessão caso o reequilíbrio ocorra por meio da extensão do prazo contratual. Essa revisão nos dados apenas dos aeroportos originais do Contrato permite corrigir erros nas estimativas apuradas inicialmente, diminuindo riscos para o Poder Público e para a Concessionária.

15	5. (Anexo 1 do Edital)	<p>Esclarecer para qual parte será alocada os riscos de "Ato de órgão público que impeça/reduza processamento de pax/aeronaves/carga" e de "Atraso na disponibilização de áreas pelo Poder Público".</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que na hipótese de ato de órgão público que impeça/reduza processamento de passageiros/aeronaves/carga, o risco está alocado ao Poder Concedente, exceto se fato imputável à Concessionária. Cumpre evidenciar que eventual reequilíbrio econômico-financeiro está atrelado à comprovação de prejuízo que ultrapasse o critério de relevância definido no item 6.5 da minuta de TA, além de observar as demais normas atinentes ao processo de revisão extraordinária estabelecidos na minuta. No que se refere ao atraso na disponibilização de áreas, o item 3.8 da minuta de Termo Aditivo explicita que a concessionária "imitir-se-á na posse (direta e indireta) imediata da parcela da área descrita no subitem 3.6 que esteja de posse do operador aeroportuário atual, assim como em quaisquer outras áreas, ainda que não descritas no referido subitem, que porventura estejam destinadas às operações do aeroporto ou à exploração de receitas comerciais". Nesse sentido, caso este item seja descumprido, a concessionária poderá fazer jus à eventual reequilíbrio, desde que atenda aos requisitos explicitados na minuta de TA. Reitera-se que o item acima não se confunde com o item 3.9 da minuta, o qual traz obrigações à concessionária relativas a desocupação de áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, bem como de regularização e defesa de posse e aquisição de novas áreas. Para esses casos, a minuta de TA estabelece que o Poder Concedente arcará apenas com o custo previsto no item 3.9.4.1. Portanto, o risco associado aos prazos está alocado à Concessionária, que deverá envidar recursos no sentido de disponibilização dessas áreas. Ademais, cabe à Concessionária apontar tais riscos na Fase de Diagnóstico Inicial, apresentando as medidas e/ou ações necessárias para enfrentamento de eventuais inviabilidades, limitações e/ou barreiras para implementação dos projetos pretendidos, nos prazos requeridos, considerando a legislação técnica vigente, os riscos envolvidos e estimativa preliminar de custos atinentes à proposta, conforme item 4.3 e subitens da minuta de aditivo contratual Anexo Ampliar.</p>
16	5.4. (Anexo 1 do Edital)	<p>Entendemos que não haverá contribuição variável sobre as Receitas Brutas dos aeroportos do Programa AmpliAR. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está correto e não haverá contribuição variável sobre as Receitas Brutas dos aeroportos do Programa AmpliAR.</p>

17	APÊNDICE A , Parágrafo 1 (anexo1 editalminutadetermoaditivoANAC)	Qual a metodologia que será adotada para 'fins de monitoramento da qualidade de serviço'? Esclarecer os critérios a serem adotados principalmente em termos de aferição do contrato.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia para monitoramento da qualidade de serviço nos aeroportos incluídos pelo Programa AmpliAR será simplificada, em razão do porte reduzido desses ativos. Não haverá aplicação dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) nem de Pesquisas de Satisfação de Passageiros (PSP). A metodologia será baseada no monitoramento simplificado por meio do sistema de registro e tratamento de demandas dos usuários, com relatórios periódicos e acesso integral da ANAC aos dados, constituindo o principal critério de aferição contratual da qualidade de serviço. Cabe destacar que não se trata de inovação contratual: essa metodologia já é aplicada nos aeroportos concedidos com movimentação inferior a 1 milhão de pax/ano. O detalhamento encontra-se na Parte I do PEA-Ampliar do Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital) e, regulamentada no Capítulo VI da Portaria 10.164/SRA de 2022.
18	APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermoaditivoANAC)	Qual o MIX de Aeronaves pretendido para os aeroportos de cada Faixa de Investimento visto que, o Edital não referencia os anexos da consulta pública, e não apresenta no PEA os requisitos de operação para Terminal de Passageiro?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que de acordo com o descrito no PEA-Ampliar, tabelas 02 e 03, os requisitos de dimensionamento para o Terminal de Passageiros estão definidos de forma prescritiva, em termos de áreas e equipamentos, devendo a Concessionária implantar as áreas líquidas e quantitativos mínimos de equipamentos definidos na minuta de aditivo. No tocante aos requisitos de projeto para área de movimento de aeronaves, a tabela 04 apresenta a aeronave de referência para cada faixa de aeroporto. Por fim, para demais requisitos que demandem a avaliação de projeção de movimentos, a exemplo do cálculo do PCN dos pavimentos, cabe à Concessionária a elaboração de estudo de demanda, podendo haver avaliação e validação por parte da Anac.
19	APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermoaditivoANAC)	Qual o MIX de Aeronaves pretendido para os aeroportos de cada Faixa de Investimento visto que, o Edital não referencia os anexos da consulta pública, e não apresenta no PEA os requisitos de operação para Pátio de Aeronaves?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que de acordo com o descrito no PEA-Ampliar, tabelas 02 e 03, os requisitos de dimensionamento para o Terminal de Passageiros estão definidos de forma prescritiva, em termos de áreas e equipamentos, devendo a Concessionária implantar as áreas líquidas e quantitativos mínimos de equipamentos definidos na minuta de contrato. No tocante aos requisitos de projeto para área de movimento de aeronaves, a tabela 04 apresenta a aeronave de referência para cada faixa de aeroporto. Por fim, para demais requisitos que demandem a avaliação de projeção de movimentos, a exemplo do cálculo do PCN dos pavimentos, cabe à Concessionária a elaboração de estudo de demanda, podendo haver avaliação e validação por parte da Anac.

20	4.2.2. do APÊNDICE A (anexo 1 edital minuta de termo aditivo ANAC)	Notou-se que os investimentos de pátio em Airside passaram a figurar no PEA em função de m², além da operação de aeronaves de código específico. Contudo, não são apresentados os requisitos de mínimo de posições para a operação de aviação geral. Deste modo, qual a simultaneidade e o mix pretendidos para fins de disponibilização de posições de estacionamento AVG por Aeroporto / Faixa de Investimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que as definições do número de posições de pátio por faixa do aeroporto estão descritas no item 4.2.2 da minuta do termo aditivo, Anexo 1 ao edital. A área total de pátio a ser disponibilizada, a qual já inclui área destinada a AVG, está descrita na tabela 5 parte 2 do PEA Ampliar - constante da minuta de edital.
21	SSRS - Planta AD Barreirinhas - Jul2000	A LCA publicada, bem como as informações disponíveis no AISWEB para o Aeroporto de Barreirinhas divergem das apresentadas no edital. Pede-se esclarecer as distâncias declaradas vigentes a serem consideradas e principalmente o comprimento de extensão de pista considerado para simulação de investimentos.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o ROTAER de Barreirinhas-SSRS-MA008 apresenta a seguinte informação de pista: 1500x30 ASPH 71/F/A/Y/T (https://ais.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SSRS). Nesse contexto, o cálculo de CAPEX considera o aumento do comprimento de pista em 299m, para alcançar a necessidade da faixa 3 (de 1799m).
22	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	A Planilha de CAPEX para o Aeroporto de Barreirinhas apresenta como premissa de dimensionamento da PPD uma extensão de 299 m + Adequação de PCN. Pede-se esclarecer qual o PCN considerado para fins de dimensionamento deste CAPEX. É possível disponibilizar os documentos utilizados para homologação, dentre os quais memória de cálculo e projetos?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o PCN considerado para o aeroporto de Barreirinhas é o indicado no ROTAER: 1500x30 ASPH 71/F/A/Y/T (https://ais.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SSRS). Assim, como a faixa indica necessidade de PCN menor do que o atual, não foi considerada a necessidade de adequação nesse quesito, apesar desta informação estar descrita no arquivo "1.1 A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2" na aba "A25-M06-D30_AmpliARCAPEX-3.2" célula "U18". Nesse contexto, deve-se desconsiderar a citação de adequação do PCN para esse aeroporto.

23	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos em Terraplanagem no Aeroporto de Barreirinhas, conforme Anexo 5, aba Premissas Gerais, onde consta que o CAPEX dos aeroportos NÃO considera cálculos de terraplanagem, apesar da exigência de ampliação das áreas operacionais. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de custos de demolição e terraplanagem não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) Ampliar, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária: [...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice; [...]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
24	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>A Planilha de CAPEX para o Aeroporto de Barreirinhas informa que foram considerados como premissa de dimensionamento de 'Auxílios de Navegação Aérea' apenas luzes de pista. Esclarecer qual a premissa adotada para fins de relocação de equipamentos do tipo PAPI e EMS a partir do momento em que se expande a pista visto que não há investimentos alocados para tal fim, e contudo a disponibilidade do equipamento figura como requisito do PEA.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o simulador de investimentos não leva em consideração custos de relocação de PAPI e EMS, somente custos de aquisição e implantação, devido a particularidade em cada caso. É importante avaliar cada caso e levantar custos de relocação CASO NECESSÁRIO. Lembrando que as premissas do Ampliar indicam pelo menos a implantação de PAPI em uma das cabeceiras, o que é previsto para o aeroporto de Barreirinhas, segundo documento "3.1 A25-M05-D23_NavAerea_Ampliar_vrs3.0" na célula 19R da aba "A25-M05-D23_Ampliar-NavAerea".</p>

25	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo I edital minuta de termo aditivo ANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para cálculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos, incluindo Demolição e Terraplanagem, para substituição integral do pátio de aeronaves (atualmente em pavimento flexível e não homologado) no Aeroporto de Barreirinhas considerando a exigência dos requisitos de PCN apresentados na Tabela 5 do PEA. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de custos de demolição e terraplanagem não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Em outro giro, importante observar a cláusula 4.2.3.2 do PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital que estabelece que "Poderão ser considerados valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II deste PEA-Ampliar."</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) Ampliar, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	---	--

26	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo I edital minuta de termo aditivo ANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para cálculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos, incluindo Demolição e Terraplanagem, para substituição integral do pátio de aeronaves (atualmente em pavimento flexível e não homologado) no Aeroporto de Araguaína considerando a exigência dos requisitos de PCN apresentados na Tabela 5 do PEA. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de custos de demolição e terraplanagem não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Em outro giro, importante observar a cláusula 4.2.3.2 do PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital que estabelece que "Poderão ser considerados valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II deste PEA-Ampliar."</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) Ampliar, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	--	--

27	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermoativoANAC)</p>	<p>O documento 'A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia' informa que 'A simulação de custos de CAPEX dos aeroportos no âmbito do AmpliAR NÃO efetua os respectivos cálculos: demolição e terraplanagem'. A Planilha de Dimensionamento de CAPEX não apresenta valores de investimentos para adequação de RESA para o Aeroporto de Araguaína. Esclarecer a divergência entre esta ausência de previsão de investimento e o Requisito do PEA para provimento de RESA, visto que, tem-se prevista expansão de pista para este aeroporto.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de custos de demolição e terraplanagem não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Em outro giro, não há previsão de aumento de PPD para o aeroporto de Araguaína (SWGN), e para o aeroporto em tela foi identificada RESA existente</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	---	---

28	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos para adequação da Faixa de Pista no Aeroporto de Araguaína, tendo em vista as múltiplas violações à ZPA do Aeroporto dos obstáculos identificados pela topografia no arquivo SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020 e considerando a exigência de cumprimento integral do RBAC 154. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital. No que tange ao lado ar, em especial a Tabela 4 - "Diretrizes para adequação da infraestrutura em aeroportos existentes". Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária: [...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[...]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	---	---

29	<p>SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020</p> <p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2</p> <p>APÊNDICE A</p> <p>(anexo1editalminutadetermoaditivoANAC)</p>	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos para adequação de Taxiway no Aeroporto de Araguaína, tendo em vista a demanda por adequação da largura da pista de Taxiway e por provimento de ajuste no Fillet entre esta Taxiway e o Pátio identificadas no arquivo SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020 e considerando a exigência de cumprimento integral do RBAC 154. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital. No que tange ao lado ar, em especial a Tabela 4 - "Diretrizes para adequação da infraestrutura em aeroportos existentes" ..</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	--	--

30	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Para a PPD e Taxiway do Aeroporto de Araguaína há um PCN publicado pelo método da Aeronave - "U", divergente do método solicitado pelo PEA. Solicita-se que seja esclarecido o Mix de Aeronaves considerados no dimensionamento apresentado para homologação, ou ainda, a aeronave crítica adotada e, esclarecer a ausência de valores de CAPEX previsto para adequação de PCN nesta PPD visto que, os requisitos do PEA não são atendidos na condição atual. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que as premissas gerais de precificação estão definidas no Anexo 5, aba "premissas gerais". Em outro giro, importante observar a cláusula 4.2.3.2 do PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital que estabelece que "Poderão ser considerados valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II deste PEA-Ampliar."</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
31	APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>O PEA não apresenta a demanda de SESCINC a ser atendida para o Aeroporto de Barreirinhas. Considerando que o Anexo 5 não prevê investimentos nesta rubrica e hoje o Aeroporto não possui SESCINC operativo, entendemos que não é responsabilidade da Concessionária investimentos para atendimento à estes requisitos. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que é de responsabilidade da Concessionária o atendimento aos requisitos do SESCINC para o Aeroporto de Barreirinhas, conforme regulamento em vigor (item 4.2.4 PEA-Ampliar - Anexo 1 ao Edital). Se a movimentação do aeroporto não justificar a implantação do serviço, a obrigação contratual não se aplica. Ressalte-se, ainda, que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Informamos ainda, que, atualmente, o aeroporto de Barreirinhas não tem exigência de SESCINC por estar classificado como Classe I conforme RBAC 153.</p>

32	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo I edital minuta de termo aditivo ANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para cálculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos para adequação do SESCINC no Aeroporto de Araguaína considerando a exigência de Classificação do Aeródromo em Classe II e Categoria de Incêndio CAT V onde atualmente a SCI está inoperante. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a modelagem não prevê CAPEX de adequação de SECINC para os aeroportos nem em equipamentos de combate a incêndio, mas somente OPEX. Informamos ainda que foi aplicado um multiplicador ao CAPEX previsto de modo a mitigar os investimentos que serão necessários e que estão fora do escopo da modelagem. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[...]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	--	--

33	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>O PEA apresenta para o Aeroporto de Araguaína a demanda por implantação de PAPI. O Aeroporto em questão possui PAPIs implantados, porém, não homologados, sendo que em uma das cabeceiras o mesmo apresenta inoperância por dano à infraestrutura. O dimensionamento de CAPEX não previu investimentos em auxílios à navegação. A mesma condição se aplica aos demais auxílios deste aeroporto.</p> <p>Pede-se que seja disponibilizado o STATUS da homologação de cada um desses auxílios para que se avalie a condição do CAPEX apresentado ou, se não for possível, que se esclareça a possibilidade de reequilíbrio futuro caso os equipamentos demandem investimentos.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital.</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..]</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	--	--

34	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2</p> <p>APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)</p>	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos para adequação da Cerca Operacional no Aeroporto de Barreirinhas considerando que a exigência de expansão da Pista de Pouso e Decolagem, pressupõe tal adequação. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de CAPEX referentes a cerca operacional não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	---	---

35	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos em supressão vegetal no Aeroporto de Barreirinhas considerando que a exigência de expansão da Pista de Pouso e Decolagem, pressupõe tal adequação. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de CAPEX referentes a supressão vegetal não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária: [...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice; [...] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	--	--

36	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos em luzes verticais de pátio (postes) no Aeroporto de Barreirinhas considerando a exigência de cumprimento integral com o preconizado na RBAC 154. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de CAPEX referentes a luzes verticais de pátio (postes) não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária: [...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice; [...] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	---	--

37	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2</p> <p>APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)</p>	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos em luzes verticais de pátio (postes) no Aeroporto de Araguaína considerando a exigência de cumprimento integral com o preconizado na RBAC 154. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de CAPEX referentes a luzes verticais de pátio (postes) não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que: Seção II – Dos Riscos da Concessionária 5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	--	---

38	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2</p> <p>APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)</p>	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos em cabeamento para alimentação do balizamento e intervenção em subestação no Aeroporto de Barreirinhas considerando a exigência de cumprimento integral com o preconizado na RBAC 154. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, conforme informado no Anexo 5, aba "premissas gerais", as estimativas de CAPEX referentes ao cabeamento e casa de força para luzes de pista não fazem parte do escopo do simulador de custos utilizado para a precificação dos aeroportos do Ampliar. Nesse contexto, o multiplicador efetuado sobre o CAPEX de desenvolvimento tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar. Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 “As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente”. Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	---	--	---

39	<p>SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020 A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermoativoANAC)</p>	<p>Para o Aeroporto de Araguaína, não são apresentados valores de investimento em Faixa de Pista. Contudo, pelo documento SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020 e pelos levantamentos topográficos realizados, verificou-se que as Canaletas de Drenagem da pista de Pouso e Decolagem invadem a Faixa Preparada e as RESAS. Esclarecer premissa de CAPEX adotada, se haverá isenção de cumprimento dos requisitos da IS 154-002 e do RBAC 154, ou se este é um valor passível de reequilíbrio.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, de acordo com o item 4.2.1 do PEA-AmpliAR (Anexo 1 ao Edital), a Concessionária está obrigada a realizar os investimentos em infraestrutura na área de movimento de aeronaves, atendendo às especificações da Tabela 4 da Parte II do PEA AmpliAR. Essas melhorias devem estar plenamente operacionais nos prazos definidos, sendo seu cumprimento obrigatório. O descumprimento das diretrizes dessa tabela configura inadimplemento contratual por parte da Concessionária. Em outro giro, a exclusão ou readequação de tais investimentos poderá ser considerada para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente se a inviabilidade for devidamente justificada no Relatório de Diagnóstico Inicial, após análise da ANAC e manifestação formal do Ministério de Portos e Aeroportos, nos termos do item 4.8 do Anexo do Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital). Ressalta-se, ainda, que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Por fim, informa-se que o Aeroporto de Araguaína encontra-se certificado e tem sua LCA atualizada e publicada, não tendo quaisquer restrições a operação de aeronaves 3C, tendo sido sanada a situação apontada quanto as valas de drenagem na faixa de pista e RESA conforme sua especificação operativa atual (3C IFR NPA).</p>
40	<p>SWGN - Planta SEINFRA-CER-P01-R9 - Out2020 A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermoativoANAC)</p>	<p>Para o Aeroporto de Araguaína, não são apresentados valores de investimento na Faixa de Pista existente, apenas para expansão. Contudo, é possível observar no próprio Google Earth que esta faixa de Pista se apresenta alagada em grande extensão durante o período de chuva, evidenciando não conformidade com o preconizado no RBAC 154 e na IS 154-002. Esclarecer premissa de CAPEX adotada, se haverá isenção de cumprimento dos requisitos da IS 154-002 e do RBAC 154, ou se este é um valor passível de reequilíbrio.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, de acordo com o item 4.2.1 do PEA-AmpliAR (Anexo 1 ao Edital), a Concessionária está obrigada a realizar os investimentos em infraestrutura na área de movimento de aeronaves, atendendo às especificações da Tabela 4 da Parte II do PEA AmpliAR. Essas melhorias devem estar plenamente operacionais nos prazos definidos, sendo seu cumprimento obrigatório. O descumprimento das diretrizes dessa tabela configura inadimplemento contratual por parte da Concessionária. Em outro giro, a exclusão ou readequação de tais investimentos poderá ser considerada para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente se a inviabilidade for devidamente justificada no Relatório de Diagnóstico Inicial, após análise da ANAC e manifestação formal do Ministério de Portos e Aeroportos, nos termos do item 4.8 do Anexo do Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital). Ressalta-se, ainda, que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais.</p>

41	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)</p>	<p>Para o Aeroporto de Barreirinhas, o PEA apresenta requisitos mínimos de equipamentos para canal de inspeção, check in e demais processadores os quais o Aeroporto não dispõe. Esclarecer a ausência da previsão de CAPEX para estes equipamentos, conforme disposto na aba Premissas Gerais do Anexo 5, visto que o custo de reforma aplicado para Barreirinhas considera apenas 1/3 do custo de construção, não sendo suficientes para cobrir o custo destes equipamentos. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos informa que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital. A premissa de precificação dos TPS existentes foi:</p> <p>i. inserção como custo, de metade do valor de construção para as áreas existentes, considerando possíveis adequações/reformas que serão necessárias, além dos equipamentos que não são precificados;</p> <p>ii. Para os aeroportos onde há conhecimento de investimentos recentes em TPS, inserção como custo, da métrica de 1/3 do valor de construção (Cacoal, Barcelos, Vilhena, Itaituba, Paulo Afonso, Barreirinhas e Garanhuns).</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	---	---

42	<p>A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia</p> <p>A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A</p> <p>(anexo1 editalminutadetermo aditivoANAC)</p>	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5. Solicitamos esclarecimentos com relação a não consideração de custos de investimentos para equipamentos para canal de inspeção, check in e demais processadores no Aeroporto de Araguaína considerando as exigências previstas no PEA e a ausência destes equipamentos no Aeroporto. Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos informa que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital. A premissa de precificação dos TPS existentes foi:</p> <p>i. inserção como custo, de metade do valor de construção para as áreas existentes, considerando possíveis adequações/reformas que serão necessárias, além dos equipamentos que não são precificados;</p> <p>ii. Para os aeroportos onde há conhecimento de investimentos recentes em TPS, inserção como custo, da métrica de 1/3 do valor de construção (Cacoal, Barcelos, Vilhena, Itaituba, Paulo Afonso, Barreirinhas e Garanhuns).</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-AmpliAR ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
----	--	--	---

43	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2 APÊNDICE A (anexo I editalminutadetermoativoANAC)	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5.</p> <p>Para o Aeroporto de Araguaína e de Barreirinhas, o documento 'A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia' informa que 'As metragens totais de TPS, não consideram metragem de áreas comerciais e administrativas. Ainda, verificou-se que como premissa de dimensionamento de área do TPS o documento 'A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2' computa apenas a metragem quadrada dos processadores apresentadas no PEA (anexo I editalminutadetermoativoANAC).</p> <p>Contudo, o PEA esclarece que essas dimensões excluem circulações, e ainda, sabe-se que para atendimento dos processadores se fazem necessários para fins de cumprimento regulatório a disponibilização de sanitários compatível com o acréscimo de passageiros pretendido, disponibilização de áreas de circulação, áreas administrativas operacionais (inclusive de órgãos públicos e cias aéreas) e áreas comerciais. Ainda, é preciso lembrar-se que o PEA traz requisito de m²para fila de check-in, mas há que se adicionar a área dos balcões de check in. O PEA traz requisito de fila de canal de inspeção, mas há que se prover adicionalmente a área dos equipamentos de canal de inspeção, e assim sucessivamente.</p> <p>Entendemos que tais divergências não serão objetos de reequilíbrio futuro se identificados na fase de RDI e se não ajustados neste momento de Edital irão impactar significativamente a viabilidade financeira do programa. Esta correto nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital.</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) Ampliar, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
44	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia	<p>Encontramos divergências significativas entre os requisitos do PEA e a precificação utilizada para calculo de VPL de desequilíbrio presente no Anexo 5.</p> <p>O Aeroportos de Barreirinhas e Araguaína atualmente possuem pátios em pavimento flexível, porém, o Anexo 5 considera CAPEX para manutenção em pavimento rígido. Entendemos que seria necessário a previsão de CAPEX para construção de um pátio em pavimento rígido em sua totalidade, conforme exigência do PEA, ou a alteração da exigência para pavimento flexível.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Além disso, o item 4.2.3.2 do PEA-Ampliar (Anexo 1 ao Edital) admite a adoção de valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II do PEA-Ampliar.</p>
45	A25-M06-D09_Manutenção-Pátio_AmpliAR_vrs3.2 APÊNDICE A (anexo I editalminutadetermoativoANAC)	<p>Para o Aeroporto de Araguaína, o documento 'A25-M06-D09_Manutenção-Pátio_AmpliAR_vrs3.2' na aba Valores Infra_Pátio adota como premissa para dimensionamento da Manutenção do Pavimento um PCN inferior e de características distintas do solicitado no PEA(anexo I editalminutadetermoativoANAC).</p> <p>Esclarecer a divergência de informações e principalmente, as condições de dimensionamento deste PCN (MIX, Aeronave crítica e frequências).</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Além disso, o item 4.2.3.2 do PEA-Ampliar (Anexo 1 ao Edital) admite a adoção de valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II do PEA-Ampliar.</p>

46	A25-M06-D09_Manutenção-Pátio_AmpliAR_vrs3.2 APÊNDICE A (anexo1 editalminutadetermoativoANAC)	Para o Aeroporto de Barreirinhas, o documento 'A25-M06-D09_Manutenção-Pátio_AmpliAR_vrs3.2' na aba Valores Infra_Pátio adota como premissa para dimensionamento da Manutenção do Pavimento um PCN de características distintas do solicitado no PEA(anexo1 editalminutadetermoativoANAC). Esclarecer a divergência de informações e principalmente, as condições de dimensionamento deste PCN (MIX, Aeronave crítica e frequências).	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Além disso, o item 4.2.3.2 do PEA-AmpliAR (Anexo 1 ao Edital) admite a adoção de valores distintos de PCN, seja por diferença metodológica, tipologia de pavimento ou estrutura de subleito, desde que o valor seja compatível àquele definido na Tabela 5 da Parte II do PEA-AmpliAR.
47	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	No arquivo A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor consta a informação de que não foram considerados valores para áreas comerciais e administrativas nos Terminais de Passageiros. Os documentos do Edital também não especifica a obrigação para execução de tais requisitos. Desta forma, entendemos que não é responsabilidade da Concessionária investimentos para atendimento à estes requisitos. Está correto o nosso entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento apresentado não está correto. Conforme item 2.13 do PEA-AmpliAR (Anexo 1 ao Edital), é objeto da Concessão a manutenção de todas as instalações (incluindo as áreas comerciais e administrativas), bem como dos bens e equipamentos existentes e implementados no(s) Complexo(s) Aeroportuário(s), conforme a legislação e regulamentação em vigor. Ressalta-se que a exclusão das áreas comerciais e administrativas da metragem total do TPS ocorreu única e exclusivamente para fins de cálculo do CAPEX, e que o Modelo Econômico-Financeiro possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais.
48	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	Não foram verificados na precificação de CAPEX os investimentos referentes à obrigações ambientais inerentes a operação dos aeroportos tais como CARE, QTA, CAIXA SAO e Cloaca. Os documentos do Edital também não especifica a obrigação para execução de tais requisitos. Desta forma, entendemos que não é responsabilidade da Concessionária investimentos para atendimento à estes requisitos. Está correto o nosso entendimento?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento não está correto. A Concessionária é responsável pelo atendimento aos normativos de outros órgãos federais que eventualmente possuam regulação sobre o aeroporto. Ademais, a Concessionária deve cumprir os normativos Estaduais e Municipais relativos ao aeroporto. Em adição, conforme item 4.4 da minuta de termo aditivo, o envio do RDI não supre atendimento as legislações citadas: "4.4. O encaminhamento da documentação integrante do RDI para a ANAC, tais como projetos, levantamentos e ensaios técnicos: 4.4.1. não supre o atendimento à legislação vigente ou a exigência de outras entidades da administração pública, tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância de condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos. "

49	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	<p>Não foram verificados na precificação de CAPEX os investimentos referentes à obrigações de segurança AVSEC, tais como adequação de Portarias / Guaritas de acesso ao Lado Ar. Especificamente para os Aeroportos de Barreirinhas e Araguaína, os quais é sabido da necessidade de adequação de tais infraestruturas, esclarecer a premissa de CAPEX ou se esses valores serão passíveis de reequilíbrio futuro.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos informa que a metodologia de precificação dos aeroportos está disposta no Anexo 5, na aba "premissas gerais" e considera os requisitos dispostos no PEA-Ampliar, Apêndice A da minuta de TA, Anexo 1 ao edital. O multiplicador efetuado sobre o CAPEX de adequação tem por objetivo mitigar a ausência da precificação dos itens que não estão no escopo da metodologia de precificação utilizada para a primeira etapa do Ampliar.</p> <p>Ademais, esclarecemos que o Modelo Econômico-Financeiro (Anexo 05) possui caráter referencial, não sendo vinculante. Assim, a ausência de precificação de determinado investimento ou despesa nesse modelo, não afasta a obrigação da Concessionária de cumprir as exigências contratuais. Como explicitado no item 5.4.4 "As receitas e custos do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, utilizadas para o cálculo do Fluxo de caixa marginal do desequilíbrio, não serão revisadas posteriormente". Ademais, a minuta de termo aditivo especifica que:</p> <p>Seção II – Dos Riscos da Concessionária</p> <p>5.5. Observado o disposto no item 5.2, constituem riscos suportados pela Concessionária:</p> <p>[...]</p> <p>5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA-Ampliar ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos neste Apêndice;</p> <p>[..] (grifo nosso)</p> <p>Ou seja, eventuais divergências e/ou estimativas incorretas são de conhecimento comum desde já neste Processo Simplificado e não serão objeto de reequilíbrio futuro.</p>
50	A25-M07-D08_Premissas Labtrans-SACMPor para valores de referencia A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	<p>O documento 'A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2' apresenta valores de investimento em estacionamento em Araguaína, considerando expansão de 3.575m²e aproveitamento de 1.200 m²existentes. A condição deste estacionamento e meio-fio, que são cortados por avenida pública, poderá requerer desapropriações e adequações de via pública. Entendemos que durante a fase de RDI tais situações serão objetos de reavaliação e adequação dos investimentos e normas exigidas por este aditivo. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a exclusão ou readequação de investimentos poderá ser considerada para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente se a inviabilidade for devidamente justificada no Relatório de Diagnóstico Inicial, após análise da ANAC e manifestação formal do Ministério de Portos e Aeroportos.</p>

51	A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2	<p>O documento 'A25-M06-D30_AmpliAR_CAPEX-3.2' não apresenta valores de investimento referentes a regularização das edificações existentes nos Aeroportos de Barreirinhas e Araguaína para fins de AVCB e Habite-se. Os documentos do Edital também não especifica a obrigação para execução de tais requisitos. Desta forma, entendemos que não é responsabilidade da Concessionária investimentos para atendimento à estes requisitos. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento não está correto. A Concessionária é responsável pelo atendimento aos normativos de outros órgãos federais que eventualmente possuam regulação sobre o aeroporto. Ademais, a Concessionária deve cumprir os normativos Estaduais e Municipais relativos ao aeroporto. Ademais, conforme item 4.4 da minuta de termo aditivo, o envio do RDI não supre atendimento as legislações citadas: "4.4. O encaminhamento da documentação integrante do RDI para a ANAC, tais como projetos, levantamentos e ensaios técnicos: 4.4.1. não supre o atendimento à legislação vigente ou a exigência de outras entidades da administração pública, tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância de condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos. "</p>
52	APÊNDICE A (anexo 1 do Edital minuta de termo aditivo ANAC)	<p>Esclarecer no PEA quais serão os requisitos para aferição da adequação do Meio Fio, visto que não é apresentada a metodologia e variáveis a serem consideradas, nem as Aeronaves críticas para os quais os Aeroportos deverão ser dimensionados de modo que se estime uma DHpi para fins de cálculo.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que para os aeroportos incluídos pelo Programa AmpliAR, adota-se uma metodologia simplificada para o cálculo de dimensionamento, em razão do porte reduzido e a limitação de informações sobre a infraestrutura desses ativos. Nesse contexto, o DHpi não será considerado para o dimensionamento do meio-fio. Conforme o item 4.1.1 do PEA-Ampliar (Anexo 1 ao Edital), a capacidade de processamento de passageiros no meio-fio deve atender às Especificações Mínimas de Infraestrutura Aeroportuária. Especificamente neste caso, o item 3.15 do PEA-Ampliar (Anexo 1 ao Edital) estabelece que os meios-fios para embarque e para desembarque de Usuários devem prever espaços e condições para o atendimento adequado aos Usuários.</p>
53	Anexo 5 do Edital	<p>Observamos que a referência para dimensionamento de custos de obras e serviços de engenharia está baseada na Tabela SICRO. Considerando que esta Tabela considera apenas os custos de material e mão-de-obra e exclui custos indiretos e BDI, solicitamos esclarecimento com relação à aplicação de BDI e custos indiretos no dimensionamento de CAPEX do Anexo 5.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que no arquivo "1.2 SACII - Simulador Investimento AmpliAR CAPEX-3.1", a partir da aba "Pista de Pouso", é especificado a composição de custos para cada equipamento aeroportuário levantado para a simulação de investimento. Dentro dessas abas, observa-se uma coluna especificando o BDI considerado. Valor de BDI este, de acordo com "Acórdão TCU 2622 de 2013, quadro 12: Pesquisa Integrada TCU.</p>

54	16.3 do Edital	A taxa de retorno aplicada no reequilíbrio econômico-financeiro está fixada em 11,45% ao ano. Considerando a importância da taxa para assegurar equilíbrio e economicidade para o contrato, gostaríamos de solicitar esclarecimentos sobre os critérios e metodologia aplicadas na definição da taxa, garantindo que este valor reflete as condições atuais de mercado e o risco do projeto, considerando o perfil do investimento em aeroportos regionais.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa que a definição da taxa de desconto para o reequilíbrio contratual referente aos aeroportos do Programa Ampliar segue a mesma metodologia da ANAC para os reequilíbrios contratuais. Em resposta ao Ofício nº 91/2025/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR, a ANAC realizou o cálculo da taxa de desconto considerando a metodologia utilizada para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal aplicada aos contratos atuais. Além disso, conforme assinala o Ofício nº 84/2025/SRA-ANAC, foi utilizada janela de 6 meses para os indicadores econômicos: de janeiro a junho de 2025. O documento que trata da metodologia e dos parâmetros considerados está disponível no SEI MPOR n. 9900992 e 9900996
55	Anexo 5 do Edital	O item 3C da aba Premissas Gerais afirma que as premissas de infraestrutura estabelecidas pela ANAC no Termo Aditivo seguem o disposto na Portaria 9249/SIA/ANAC. Solicitamos esclarecimento sobre quais isenções de requisitos da RBAC 154 serão aplicados nos Aeroportos de Araguaína e Barreirinhas.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que para os aeroportos do AmpliAR estabeleceu-se a obrigatoriedade de adequação da infraestrutura aos Elementos Mínimos de Infraestrutura Aeroportuária estabelecidos na Portaria 9249/SIA/ANAC. Nesse sentido, entende-se que os itens do RBAC nº 154 que são referências normativas para esses Elementos Mínimos são de cumprimento obrigatório.
56	4.2.3.2 (Anexo 1 do Edital)	Pedimos esclarecer quais são os critérios para definição de compatibilidade dos PCN estabelecidos na cláusula 4.2.3.2.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a adoção de valores distintos de PCN somente será admitida quando tecnicamente demonstrado que tais valores são equivalentes ou compatíveis com os parâmetros de referência fixados na Tabela 5 do PEA-AmpliAR, assegurando-se a adequada capacidade estrutural do pavimento e a segurança das operações aeronáuticas.
57	15.1. do Edital	Uma análise mais profunda do edital e da minuta demandaria flexibilização dos prazos previstos neste item (pedidos de esclarecimentos e impugnação), especialmente considerando-se que os pedidos de esclarecimentos serão respondidos até 07/11/2025. Os prazos curtos para pedidos de esclarecimentos e impugnação dificultarão futuras correções de erros materiais que tornem recomendáveis alterações nas premissas do edital. O Anexo I tem informações com relativa superficialidade quanto às obrigações relacionadas a cada um dos aeroportos em questão, e esse anexo está associado às planilhas do Anexo 2 que já apontam valores que balizarão a aceitação das propostas. Enfim, entendemos que as perguntas ao Edital deveriam ser respondidas antes do prazo final de impugnação do Edital, pois estas respostas passariam a fazer parte integrante do material de licitação. Solicitamos confirmação desse entendimento.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa que o prazo para solicitação de esclarecimentos ao Edital – evento 1 do cronograma constante do item 15.1 do Edital, inicialmente previsto para encerrar-se em 11 de agosto de 2025, foi prorrogado até 15 de agosto de 2025, conforme Comunicado Relevante nº 1/2025 e publicado na página do programa. Por sua vez, o Comunicado Relevante nº 2/2025 deu publicidade à alteração da ordem e aos prazos dos eventos 2, 3 e 4 do cronograma. Com isso, o termo final para impugnação ao edital (07/11/25) é posterior à data limite para publicação da ata com as respostas aos esclarecimentos.
58	16.3. do Edital	A taxa mencionada no item 16.3 e real ou nominal? Sera uma taxa de 11,45% ao ano (taxa nominal) ou uma taxa de IPCA + 11,45% ao ano (taxa real)?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a taxa referenciada no item 16.3 do Edital trata-se da taxa de desconto real. Ou seja, será acrescida do IPCA para os cálculos de reequilíbrio referentes ao programa Ampliar.

59	17.5. do Edital	<p>O Referido item traz às concessionárias a incumbência de arcar com custos da B3.</p> <p>Nos termos do item 17.5.1, na hipótese de arrematação de mais de dez aeroportos, o dispositivo determina que o custo será de R\$ 93.777,62, multiplicado pela quantidade total de aeroportos arrematados.</p> <p>Comparativamente a hipótese de arremate de menos de 10 aeroportos, prevista no item 17.5.2, caso sejam arrematados todos os aeroportos propostos, a remuneração da B3 (no seu valor total) ficará superior aos R\$ 937.776,18, sem que haja a justificativa do correspondente aumento de custos. Questiona-se, portanto, o que justifica tal aumento.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a metodologia proposta está em linha com os termos de contratação da B3 feita pelo MPOR.</p> <p>Com efeito, a contratação prevê menor remuneração à B3 caso menor número de aeroportos sejam arrematados. De toda forma, os valores dispendidos a título de remuneração à B3 farão parte do reequilíbrio devido à concessionária referente ao Ampliar.</p>
60	2.1. do Anexo 1	<p>Considerando que nenhum dos aeródromos incluídos no edital possui, atualmente, classificação internacional, solicitamos confirmação se – caso haja demanda futura para voos internacionais, regulares ou eventuais – os custos de alfandegamento, incluindo adequações de infraestrutura e procedimentos, será o objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a internacionalização de qualquer dos aeroportos previstos no edital é uma decisão estratégica da Concessionária, no âmbito da implementação do seu plano de negócios. Assim, compete à Concessionária arcar com os custos necessários à adequação da infraestrutura e ao atendimento das exigências impostas pelos órgãos públicos competentes.</p> <p>Portanto, tais despesas não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por decorrerem de uma escolha da Concessionária, e não de obrigação contratual. Caso a Concessionária tenha interesse na internacionalização do aeroporto, ela arcará com os custos associados.</p>

61	3.9. do Anexo 1	<p>Em relação aos custos de desapropriação, solicitamos esclarecimentos adicionais sobre as áreas necessárias a operação aeroportuária – por exemplo, faixas de pista e áreas preparadas. Nesses casos, qual das partes será responsável por conduzir o processo de desapropriação junto aos órgãos públicos e quem arcará com os respectivos custos?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que caberá à Concessionária adotar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias para a aquisição de novas áreas necessárias à execução dos investimentos previstos no Anexo AmpliAR, bem como para a ampliação do sítio aeroportuário (item 3.9.4). Isso inclui buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse de áreas aeroportuárias em ações judiciais já ajuizadas (itens 3.9.2, 3.9.3 e 3.9.3.1).</p> <p>A regra geral estabelece que os custos são, em grande parte, de responsabilidade da Concessionária, com uma exceção muito específica alocada ao Poder Concedente: (i) Custos de Desapropriação para Investimentos Previstos no Anexo AmpliAR: O Poder Concedente suportará os custos com as aquisições das áreas necessárias à execução dos investimentos previstos no Anexo AmpliAR, apenas e tão somente se estes custos forem decorrentes de decisões judiciais, e o fará por meio de descontos nas Contribuições ao Sistema (item 3.9.4.1); (ii) As aquisições de áreas para ampliação do sítio aeroportuário, assim como quaisquer outras aquisições que não se enquadrem na condição de "decisões judiciais para investimentos previstos no Anexo AmpliAR", deverão ser custeadas integral e exclusivamente pela Concessionária (itens 3.9.4.5 e 3.9.4.6); (iii) eventuais custos decorrentes das medidas necessárias à posse, guarda, manutenção, vigilância, manutenção da integridade da área do(s) Aeroporto(s) AmpliAR, e desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, são de responsabilidade da Concessionária (itens 3.9.2, 3.9.3 e 3.9.3.1). A Concessionária deverá considerar todos os dispêndios necessários a eventuais realocações em sua proposta econômica. O Complexo Aeroportuário será transferido no estado em que se encontra, sendo de integral responsabilidade da Concessionária as eventuais desocupações de áreas, prévias ou posteriores à celebração do Contrato.</p>
----	-----------------	---	---

62	3.9.4.1. do Anexo 1	<p>Considerando o disposto no referido item, entendemos que os “custos de aquisição” abrangem os valores fixados judicialmente para a aquisição compulsória dos terrenos, das benfeitorias pre-existentes e eventuais despesas com a remoção de pessoas e bens. Solicitamos confirmação desse entendimento.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está parcialmente correto. Sobre os valores fixados judicialmente para a aquisição compulsória dos terrenos, o item 3.9.4.1 do Termo Aditivo estabelece que o Poder Concedente suportará "apenas os custos com as aquisições das áreas necessárias à execução dos investimentos previstos neste Anexo, e desde que sejam decorrentes de decisões judiciais". O subitem 3.9.4.3 complementa que esses custos se referem "exclusivamente os valores comprovadamente dispendidos pela Concessionária a título de indenização paga ao proprietário do imóvel e custas judiciais". A indenização na desapropriação inclui o valor do bem expropriado, ou seja, os terrenos e no contexto da desapropriação, a "indenização paga ao proprietário do imóvel" abrange não apenas o terreno, mas também as benfeitorias (melhorias) que nele existam, pois estas são consideradas acessórias ao principal. A "justa indenização" constitucionalmente exigida na desapropriação deve cobrir o valor do bem com suas benfeitorias. Já em relação às eventuais despesas com a remoção de pessoas e bens, o entendimento está incorreto. O Termo Aditivo é explícito ao excluir essas despesas da responsabilidade do Poder Concedente. O item 3.9.4.4 determina que "Ficam expressamente excluídos da definição de custo do subitem 3.9.4.3 quaisquer outros custos incorridos, diretos ou indiretos, tais como (...) realocação de pessoas e bens, demolição, ambiental, tributário, trabalhista, previdenciário, ou quaisquer outras despesas não mencionadas no subitem 3.9.4.3". Além disso, a Concessionária é responsável por eventuais desocupações de áreas, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, incluindo os custos associados a reassentamentos e realocações. Em síntese, o Poder Concedente suportará os valores de indenização de terrenos e benfeitorias definidos e exigidos judicialmente para os investimentos previstos no Anexo AmpliAR, mas as despesas com a remoção de pessoas e bens são de responsabilidade exclusiva da Concessionária.</p>
----	---------------------	---	---

63	3.9.4.2. do Anexo 1	Solicitamos esclarecimento sobre a forma de aplicação da correção mensal pelo IPCA, mencionada no dispositivo, e como essa atualização será calculada e implementada até a compensação nas contribuições fixas ou variáveis.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a correção pelo IPCA ocorrerá entre a data-base do fluxo de caixa e o mês anterior ao de sua compensação. Em síntese, tem-se: a partir das receitas, CAPEX e OPEX apresentados no Anexo 2 do edital, será aplicado o deságio da proposta vencedora. Em seguida, será calculado o VPL do projeto, o qual estará, inicialmente, na data-base do Modelo Econômico-Financeiro constante no Anexo 5 do edital. Ao final, o VPL será ajustado pelo IPCA dessa data-base até o mês anterior ao da compensação na contribuição ao sistema. Caso, por exemplo, o equilíbrio seja recomposto mediante desconto na contribuição fixa de dezembro de 2026, então o VPL calculado será reajustado pelo IPCA de jan/25 (data-base do edital) até nov/26 (mês anterior ao da compensação). Para dar maior transparência ao processo competitivo, em anexo a estes esclarecimentos é enviado arquivo excel com FCM de caso hipotético de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro pela adesão ao AmpliAR, dando solidez e previsibilidade ao cálculo que será realizado por parte da ANAC.
64	5. do Anexo 1	Solicitamos confirmação sobre a responsabilidade pela identificação e pela remoção de obstáculos que interfiram no PBZPA dos aeródromos, tanto dentro quanto fora do sítio aeroportuário, e se eventuais adequações do PBZPA estão incluídas nas obrigações da Concessionária.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que as obrigações de investimento estão descritas no PEA-Ampliar e é responsabilidade da Concessionária a apresentação da solução técnica durante a Fase de Diagnóstico Inicial. As soluções de investimentos devem ser consideradas pela Concessionária na precificação da sua proposta econômico-financeira.
65	5.4.1. do Anexo 1	A correção pelo IPCA mencionada no item 5.4.1 se dá entre quais datas? Será aplicada a projeção do IPCA até o final da eventual extensão de prazo?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a correção do IPCA mencionada no item 5.4.1 diz respeito à atualização do desequilíbrio contratual. Considerando-se que os valores de receitas, custos e investimentos divulgados pelo Ministério de Portos e Aeroportos foram apresentados em valores constantes na data-base de janeiro de 2025, têm-se que aplicação do deságio da proposta vencedora aos valores, considerando as demais premissas de cálculo, resultará em um Valor Presente Líquido (VPL) que representa o desequilíbrio contratual na data-base de janeiro de 2025. Para fins de reequilíbrio, esse VPL será atualizado pelo IPCA e pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal desde a data-base do cálculo (janeiro de 2025) até o mês anterior ao de sua compensação. Para dar maior transparência ao processo competitivo, em anexo a estes esclarecimentos é enviado arquivo excel com FCM de caso hipotético de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro pela adesão ao AmpliAR, dando solidez e previsibilidade ao cálculo que será realizado por parte da ANAC. No caso de reequilíbrio por meio de extensão do prazo contratual, o VPL referente ao desequilíbrio contratual será equivalente ao VPL adicional gerado pela extensão de prazo, também considerando a atualização pelo IPCA e pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal.

66	5.5. do Anexo 1	O aeroporto de Serra Talhada (SNHS) está passando por obras. Pede-se que se esclareça se os valores previstos no edital partem da premissa de que o citado aeroporto será entregue com as obras concluídas. De igual modo, pede-se que, caso as obras não tenham sido finalizadas até o momento da assunção do aeroporto, se esclareça se a responsabilidade pela conclusão das obras em curso será transferida à concessionária (com o necessário reequilíbrio das condições contratadas).	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que os aeroportos serão transferidos a concessionária da forma como estiverem no momento da transferência operacional, cabendo aos interessados diligenciar o andamento das obras e os valores necessários à sua conclusão, conforme plano de desenvolvimento próprio. Não haverá obras a cargo do poder público, tampouco reavaliação de custos necessários para fins de reequilíbrio econômico-financeiro.
67	5.5.22. do Anexo 1	Solicitamos confirmação de que os custos com desocupações, reassentamentos e realocações previstos neste item se referem exclusivamente a ocupações irregulares do sítio aeroportuário que venham a ocorrer após a efetiva posse pela nova Concessionária, ou se incluem também eventuais ocupações preexistentes a imissão na posse.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está incorreto e que o item 5.5.22 se refere também às ocupações preexistentes à imissão na posse, não havendo exceção para esta hipótese formulada no pedido de esclarecimento.
68	5.5.26.4. do Anexo 1	Esse item atribui a Concessionária a responsabilidade ampla por passivos ambientais aferíveis de formas simples. Pede-se que sejam esclarecidos quais passivos são estes (de modo que possam ser considerados de maneira uniforme por todos os proponentes).	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que dada a natureza complexa e variada dos impactos ambientais, uma lista exaustiva ou parâmetros quantitativos rígidos são impraticáveis. O item 5.5.26.4 especifica uma categoria de passivos que são considerados "conhecidos" por serem passíveis de identificação por meio de inspeções visuais e observações de campo realizadas por proponentes diligentes e com a expertise técnica esperada. O termo "simples" não denota superficialidade, mas sim a capacidade de detecção por meio de uma vistoria física padrão, como parte da due diligence pré-contratual.
69	6.5. do Anexo 1	O Item 6.5 da Minuta de Contrato (Anexo 1) prevê que revisões extraordinárias a fim de promover o reequilíbrio econômico financeiro do Contrato respeitem um parâmetro mínimo de relevância de R\$ 2.000.000,00 para cada evento "de forma isolada" (Item 6.5.2). O item 5.2 da mesma Minuta de Contrato elenca diversos eventos, de responsabilidade do Poder Concedente, que são desequilibrantes simultaneamente a diversos aeroportos. Assim, pede-se que se esclareça – na hipótese de ocorrência de um mesmo evento dentre aqueles previstos no item 5.2. da Minuta de Contrato que afete simultaneamente o equilíbrio da operação de mais de um aeroporto – se será considerada a soma dos impactos em cada aeroporto para que se considere atendido o valor relevante do edital.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que caso haja um evento que afete simultaneamente vários aeroportos ao mesmo tempo, será considerada a soma dos impactos em todos aeroportos. No entanto, somente eventos de impacto geral, como alterações tributárias ou alterações normativas podem ser enquadrados nesse conceito. Eventos que dependem das condições específicas do aeroporto, como as relativas a passivos fiscais, trabalhistas, ambientais ou outros, não são enquadrados nesse conceito, sendo tratados como eventos distintos (um para cada aeroporto) e, portanto, cada um deles isoladamente deve atender o parâmetro mínimo de relevância. Por fim, destaca-se que o impacto é calculado como o valor presente dos impactos anuais no fluxo de caixa marginal.

70	Parte I (PEA-AMPLIAR - Qualidade de Serviço) do Anexo 1, Apêndice A	Solicitamos confirmação do MPOR de que as sanções se limitarão a ausência ou inadequação do sistema e ao descumprimento dos prazos e parâmetros de funcionamento estabelecidos.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, no âmbito do Programa AmpliAR, as sanções especificamente previstas em relação à qualidade de serviço estão vinculadas à ausência ou inadequação do sistema de registro e tratamento de demandas, bem como ao descumprimento dos prazos e parâmetros de funcionamento. Contudo, os registros do sistema de tratamento de demandas podem constituir como evidência de eventual descumprimento de outras obrigações contratuais. Por exemplo, reclamações recorrentes relacionadas a desconforto térmico podem indicar que o item 3.2 do PEA-AmpliAR não está sendo cumprido, podendo, nesse caso, ser enquadradas nos termos do item 8.2 do Anexo do Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital).
71	1. do Anexo 1, Apêndice C	Será necessário que a concessionária obtenha o Certificado Operacional para os aeroportos previstos no contrato? Em caso afirmativo, qual será o prazo e quais serão os procedimentos exigidos para a obtenção desses certificados?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que não há exigência de certificação operacional para os aeroportos previstos no edital. Somente aqueles aeroportos que atualmente são detentores de certificado operacional de aeroporto definitivo devem manter seus certificados, evitando degradação da condição operacional existente.
72	11.2. A Proposta Econômica deverá ser apresentada por pessoa regularmente autorizada mediante a exibição, em apartado, do Envelope da Proposta Econômica, dos documentos de representação suficientes para a prática dos atos relativos ao Processo Competitivo Simplificado (Estatuto ou Contrato Social, Certidão Simplificada e Procuração, se aplicável), no momento da entrega da Proposta Econômica.	Por favor, esclarecer quais documentos devem ser apresentados com a proposta? Por exemplo, estudo social da Concessionária e/ou de seu representante, certidões negativas.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa que estarão previamente habilitadas a participar do processo competitivo simplificado 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, ou em legislação superveniente. Com isso, não há previsão de etapa de habilitação técnica, econômico-financeira ou jurídica. Sobre a representação da empresa, reiteramos o disposto no edital acerca dos documentos que deverão ser apresentados em conjunto com a proposta econômica, em envelope próprio (apartado): Estatuto ou Contrato Social, Certidão Simplificada e Procuração, se aplicável). Esclarecemos, por fim, que o edital permite a intermediação via participante credenciada. Para tanto, será incluída na página do programa uma "Minuta do Contrato de Intermediação entre a Concessionária e a Participante Credenciada" para as concessionárias que optarem pela intermediação. Nessa hipótese, o contrato de intermediação deverá constar assinado juntamente com os documentos de identificação da concessionária, relacionados acima.
73	17.7. 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 seja respeitado o instrumento convocatório e não sejam incluídos pleitos estranhos aos interesses do poder concedente quanto ao Programa Ampliar, tampouco alteradas as propostas ofertadas durante a concorrência ou as diretrizes e premissas contratuais acima indicadas.	Quais os itens do termo aditivo que podem ser ajustados?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que não há lista prescritiva dos itens e os parâmetros para eventuais ajustes são os definidos no item questionado.

74	<p>2.3. O item [item sobre Revisão Extraordinária] passa a vigorar com a seguinte redação, mantido(s) seu(s) subitem(ns):</p> <p>[•]. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO [•] - Seção [•] do Contrato, e/ou no Anexo [•] - Ampliar, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.</p>	<p>Entendemos que o conceito de "alteração relevante" com limitador, é aplicável somente ao AMPLIAR, sem alteração do contrato de concessão vigente. Está correto?</p> <p>Sugerimos a exclusão deste item de alteração do contrato de concessão, pois já há cláusula 6.5 específica tratando da revisão extraordinária do AMPLIAR.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o valor limitador pré-definido de "alteração relevante" do Ampliar não se aplica aos aeroportos originais da concessão. No entanto, entende-se que a alteração da cláusula de revisão extraordinária do contrato principal é necessária para que os eventos do Ampliar sejam contemplados no mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro global da Concessão.</p>
75	<p>5.4.1. Os valores de receitas, custos e investimentos divulgados pelo Ministério de Portos e Aeroportos no Edital MPOR nº [•]/2025, aplicado o deságio da proposta vencedora e corrigidos pelo IPCA.</p>	<p>Será considerado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro os valores do Anexo 02 da coluna Fluxo de Caixa considerando o período remanescente do contrato original de cada aeroporto?</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme disposto no item 10.1 e 10.2 do edital, a proposta econômica vencedora será baseada no maior deságio percentual sobre os parâmetros anuais calculados (receita, CAPEX e OPEX) constantes no ANEXO 2. Desta forma, o reequilíbrio terá por base os valores anuais constantes do anexo 2 com o deságio da proposta vencedora considerando o prazo remanescente do contrato, incluindo eventuais prorrogações em virtude do reequilíbrio referente ao programa Ampliar. Ademais, a metodologia de reequilíbrio é definida na cláusula 5 da minuta de termo aditivo - anexo 1 ao edital. Por fim, conforme exposto nas premissas da modelagem, a data-base do modelo econômico é janeiro de 2025.</p>
76	<p>2.1. Aplicam-se ao(s) Aeroporto(s) Ampliar as disposições do Contrato de Concessão [•], exceto naquilo que for contrário aos termos do presente Anexo, que prevalecerá sobre o Contrato original</p>	<p>Está contraditório com o modelo regulatório de Aeroportos Regionais do Anexo 04 da Consulta Pública, uma vez que deve ser considerado os seguintes fatores, como por exemplo: Um único ciclo de investimentos; Sem Plano de Gestão de Infraestrutura – PGI; Atendimento das Especificações Mínimas de Infraestrutura até o final da concessão. A redação está genérica e dá margem a interpretação que no Ampliar, a Concessionária deve atender PGI, processo de consulta as partes relevantes, gatilho de investimentos etc. Por favor, confirmar que o ciclo de investimentos será único assim como constante do Anexo 04 da Consulta Pública, bem como não há obrigação de realizar PGI, gatilho de investimentos, consulta às partes relevantes etc.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o programa Ampliar é regido pelas disposições constantes do Edital e seus anexos. Não obstante, as obrigações específicas aos ativos do programa, no particular, os investimentos, estão adstritos ao tratado no item 3.4, qual seja, o cumprimento do PEA-Ampliar. É intrínseco ao gatilho de investimentos a definição de um evento em um ativo específico que faz nascer a obrigação de fazer específica naquele ativo, o que não ocorre no caso. Por consequência lógica de um regime em que os investimentos estão previamente prescritos, o PGI e consultas são instrumentos incompatíveis e pelas regras de interpretação não se aplicam aos ativos do Ampliar. Parece importante ressaltar que o ciclo de investimento único não afasta a obrigação da concessionária em atender às especificações mínimas do PEA-Ampliar durante todo o período da concessão tampouco afasta a possibilidade de novos investimentos convencionados com o Poder Concedente.</p>

77	3.4. A ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária será implementada conforme o Plano de Exploração Aeroportuária específico ao(s) Aeroporto(s) Ampliar, constante do Apêndice A – PEA-Ampliar	Os investimentos são prescritivos e de único ciclo de investimentos conforme modelagem regulatória do Anexo 04 da Consulta Pública. Confirme a modelagem regulatória do Ampliar.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que os investimentos previstos para os aeroportos do Programa AmpliAR são prescritivos e concentrados em um único ciclo. Esses aeroportos apresentam perfil distinto da maioria dos concedidos em rodadas anteriores. Ademais, embora haja escassez de dados de demanda, é reconhecido que sua variação ao longo da concessão tende a ser reduzida. Assim, em conformidade com a diretriz ministerial e com o objetivo de modular o esforço regulatório no acompanhamento do programa, foi definida apenas uma fase inicial de investimentos obrigatórios. Dessa forma, ficam suprimidos o acompanhamento contínuo de nível de serviço e a aplicação posterior de gatilhos de investimento que poderiam exigir reformas ou ampliações adicionais da infraestrutura em função do crescimento da demanda.
78	3.6. A exploração aeroportuária recai sobre a área do Aeroporto _____, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, medindo aproximadamente _____ m², inscrita na Planta denominada “_____” [Parte III do Apêndice A – PEA-Ampliar] datada de _____, objeto da matrícula nº _____, folhas _____, datada de _____, do Cartório _____.	Sugere adequação na redação para constar claramente que se refere a área civil do aeroporto e ficar em linha com o item 3.7.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa a redação do mencionado item será retificada, por meio de Comunicado Relevante da Comissão, nos termos propostos.
79	3.8. Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Anexo, a Concessionária imitar-se-á na posse (direta e indireta) imediata da parcela da área descrita no subitem 3.6 que esteja de posse do operador aeroportuário atual, assim como em quaisquer outras áreas, ainda que não descritas no referido subitem, que porventura estejam destinadas às operações do aeroporto ou à exploração de receitas comerciais.	Por favor, esclarecer quais áreas ou potenciais áreas podem ser incluídas futuramente? A Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômicofinanceiro adicional?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o item 3.8 se refere às áreas atualmente afetadas à operação aeroportuária que por qualquer razão estão fora da área descrita no item 3.6.
80	4.18.1. O operador aeroportuário atual deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto à Concessionária.	Considerando que não há obrigação da Concessionária contratar os empregados do atual operador, entende-se que os custos trabalhistas e previdenciários são do atual operador. Confirmar a responsabilidade do atual operador em relação aos custos trabalhistas e previdenciários dos seus empregados, devendo serem rescindidos e quitados até o final da Fase de Transição Operacional.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Termo Aditivo estabelece que, durante a Fase de Transferência Operacional, os empregados permanecem como contratados do operador atual, e não caberá à Concessionária qualquer despesa relativa a eles. O operador atual deverá "apenas informar" esses custos à Concessionária. Além disso, passivos decorrentes de relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, incluindo encargos previdenciários, são explicitamente alocados como risco do Poder Concedente, "observado o item 4.18". Isso reforça que a modelagem contratual visa isolar a Concessionária de passivos trabalhistas e previdenciários tanto preexistentes quanto aqueles gerados durante a fase de transição, atribuindo-os ao operador anterior ou ao Poder Concedente.

81	4.21.1. A partir da data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, o operador aeroportuário atual não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária	Entendemos que é importante o atual operador emitir um termo de declaração se comprometendo que não irá retirar nenhum equipamento operacional a partir da data de publicação do Edital, bem como prestar todas as informações necessários para a Transição Operacional. Sugerimos que o MPOR solicite uma declaração do atual operador e o fornecimento da lista de bens dos aeroportos.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, conforme consta na minuta de TA, anexo I do edital: "4.21. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final da Fase de Transferência Operacional, observados o disposto no item 4.10. 4.21.1. A partir da data de assinatura do Termo Aditivo nº [•]/2025, o operador aeroportuário atual não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.". Nesse contexto a SAC irá comunicar os delegatários para a necessidade de cumprimento dos termos contratuais
82	Incluir	atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, bem como da não edição de atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; Confirmar se havendo estes eventos, serão riscos do Poder Concedente?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que cabe à Concessionária apontar os riscos de não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública na Fase de Diagnóstico Inicial, apresentando as medidas e/ou ações necessárias para enfrentamento de eventuais inviabilidades, limitações e/ou barreiras para implementação dos projetos pretendidos, nos prazos requeridos, considerando a legislação técnica vigente, os riscos envolvidos e estimativa preliminar de custos atinentes à proposta, conforme item 4.3 e subitens da minuta de aditivo contratual Anexo Ampliar.

83	Incluir	atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária; confirmar se havendo estes eventos, serão riscos do Poder Concedente?	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está incorreto. O item 3.8 da minuta de Termo Aditivo explicita que a concessionária "imitir-se-á na posse (direta e indireta) imediata da parcela da área descrita no subitem 3.6 que esteja de posse do operador aeroportuário atual, assim como em quaisquer outras áreas, ainda que não descritas no referido subitem, que porventura estejam destinadas às operações do aeroporto ou à exploração de receitas comerciais". Nesse sentido, caso este item seja descumprido, a concessionária poderá fazer jus à eventual reequilíbrio, desde que atenda aos requisitos explicitados na minuta de TA.</p> <p>Reitera-se que o item acima não se confunde com o item 3.9 da minuta, o qual traz obrigações à concessionária relativas a desocupação de áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, bem como de regularização e defesa de posse e aquisição de novas áreas. Para esses casos, a minuta de TA estabelece que o Poder Concedente arcará apenas com o custo previsto no item 3.9.4.1. Portanto, o risco associado aos prazos está alocado à Concessionária, que deverá enviar recursos no sentido de disponibilização dessas áreas.</p> <p>Ademais, cabe à Concessionária apontar tais riscos na Fase de Diagnóstico Inicial, apresentando as medidas e/ou ações necessárias para enfrentamento de eventuais inviabilidades, limitações e/ou barreiras para implementação dos projetos pretendidos, nos prazos requeridos, considerando a legislação técnica vigente, os riscos envolvidos e estimativa preliminar de custos atinentes à proposta, conforme item 4.3 e subitens da minuta de aditivo contratual Anexo Ampliar.</p>
----	---------	---	---

84	Incluir	restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; confirmar se havendo estes eventos, serão riscos do Poder Concedente?	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que na hipótese de ato de órgão público que impeça/reduza processamento de passageiros/aeronaves/carga, o risco está alocado ao Poder Concedente, exceto se fato imputável à Concessionária. Cumpre evidenciar que eventual reequilíbrio econômico-financeiro está atrelado à comprovação de prejuízo que ultrapasse o critério de relevância definido no item 6.5 da minuta de TA, além de observar as demais normas atinentes ao processo de revisão extraordinária estabelecidos na minuta. No que se refere ao atraso na disponibilização, o item 3.8 da minuta de Termo Aditivo explicita que a concessionária "imitir-se-á na posse (direta e indireta) imediata da parcela da área descrita no subitem 3.6 que esteja de posse do operador aeroportuário atual, assim como em quaisquer outras áreas, ainda que não descritas no referido subitem, que porventura estejam destinadas às operações do aeroporto ou à exploração de receitas comerciais". Nesse sentido, caso este item seja descumprido, a concessionária poderá fazer jus à eventual reequilíbrio, desde que atenda aos requisitos explicitados na minuta de TA. Reitera-se que o item acima não se confunde com o item 3.9 da minuta, o qual traz obrigações à concessionária relativas a desocupação de áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, bem como de regularização e defesa de posse e aquisição de novas áreas. Para esses casos, a minuta de TA estabelece que o Poder Concedente arcará apenas com o custo previsto no item 3.9.4.1. Portanto, o risco associado aos prazos está alocado à Concessionária, que deverá envidar recursos no sentido de disponibilização dessas áreas.</p> <p>Ademais, cabe à Concessionária apontar tais riscos na Fase de Diagnóstico Inicial, apresentando as medidas e/ou ações necessárias para enfrentamento de eventuais inviabilidades, limitações e/ou barreiras para implementação dos projetos pretendidos, nos prazos requeridos, considerando a legislação técnica vigente, os riscos envolvidos e estimativa preliminar de custos atinentes à proposta, conforme item 4.3 e subitem da minuta de aditivo contratual Anexo Ampliar.</p>
85	<p>5.2.5. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda, observado o item 5.5.26;</p> <p>5.2.5.1. para os fins do item 5.2.5, entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.</p>	Confirmar, se áreas das ESATAS, companhias aéreas, Pool de Combustível, Hangares, Terminal de Aviação Geral, áreas do lado ar tal como PPD, taxiways e pátio, áreas descritas no terminal de passageiros como exigências do PEA e áreas necessárias para a para futura melhoria no aeroporto, além das áreas administrativas e áreas necessárias para a futura ampliação à operação serão consideradas áreas operacionais?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o item 6.4.2 do Anexo do Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital) diz que São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

86	5.2.8. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 4.18;	Considerando que não há obrigação da Concessionária contratar os empregados do atual operador, entende-se que os custos trabalhistas e previdenciários são do atual operador. Confirmar que os custos trabalhistas e previdenciários dos empregados são do atual operador, devendo serem rescindidos e quitados até o final da Fase de Transição Operacional.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o Termo Aditivo estabelece que, durante a Fase de Transferência Operacional, os empregados permanecem como contratados do operador atual, e não caberá à Concessionária qualquer despesa relativa a eles. O operador atual deverá "apenas informar" esses custos à Concessionária. Além disso, passivos decorrentes de relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, incluindo encargos previdenciários, são explicitamente alocados como risco do Poder Concedente, "observado o item 4.18". Isso reforça que a modelagem contratual visa isolar a Concessionária de passivos trabalhistas e previdenciários tanto preexistentes quanto aqueles gerados durante a fase de transição, atribuindo-os ao operador anterior ou ao Poder Concedente.
87	6.4. A exploração de atividades econômicas que envolva a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário deverá observar os subitens abaixo e a Resolução ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014 e suas alterações, ou outra norma que a substituir.	Esclarecer se poderá ser aplicado a regra do contrato de concessão vigente referente à contratos que extrapolem o prazo da concessão.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, considerando que os aeroportos regionais passarão a fazer parte do objeto do contrato de concessão, a aplicação da Portaria MPOR nº 548, de 15 de setembro de 2025 e demais normativos é automática aos contratos comerciais dos aeroportos objeto do programa Ampliar
88	1.1.3. estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura;	Os investimentos são prescritivos e de único ciclo de investimentos conforme modelagem regulatória do Anexo 04 da Consulta Pública. Confirmar a modelagem regulatória do Ampliar, considerando apenas único ciclo de investimentos.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que os investimentos previstos para os aeroportos do Programa AmpliAR são prescritivos e concentrados em um único ciclo. Esses aeroportos apresentam perfil distinto da maioria dos concedidos em rodadas anteriores. Ademais, embora haja escassez de dados de demanda, é reconhecido que sua variação ao longo da concessão tende a ser reduzida. Assim, em conformidade com a diretriz ministerial e com o objetivo de modular o esforço regulatório no acompanhamento do programa, foi definida apenas uma fase inicial de investimentos obrigatórios. Dessa forma, ficam suprimidos o acompanhamento contínuo de nível de serviço e a aplicação posterior de gatilhos de investimento que poderiam exigir reformas ou ampliações adicionais da infraestrutura em função do crescimento da demanda.

89	2.1.6. O provimento de capacidade adequada para o atendimento dos Usuários, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, vias de acesso, dentre outras;	Os investimentos são prescritivos e de único ciclo de investimentos conforme modelagem regulatória do Anexo 04 da Consulta Pública. Confirmar a modelagem regulatória do Ampliar, considerando apenas único ciclo de investimentos.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que os investimentos previstos para os aeroportos do Programa AmpliAR são prescritivos e concentrados em um único ciclo. Esses aeroportos apresentam perfil distinto da maioria dos concedidos em rodadas anteriores. Ademais, embora haja escassez de dados de demanda, é reconhecido que sua variação ao longo da concessão tende a ser reduzida. Assim, em conformidade com a diretriz ministerial e com o objetivo de modular o esforço regulatório no acompanhamento do programa, foi definida apenas uma fase inicial de investimentos obrigatórios. Dessa forma, ficam suprimidos o acompanhamento contínuo de nível de serviço e a aplicação posterior de gatilhos de investimento que poderiam exigir reformas ou ampliações adicionais da infraestrutura em função do crescimento da demanda.
90	2.1.1. A prestação dos serviços de embarque, desembarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, bem como todos os demais serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária	Não haverá obrigação de exploração de Terminal de Carga, por favor confirmar. No Apêndice B - Tarifas não possui tarifa de armazenagem e capatazia.	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que não há previsão de exploração de Terminal de Carga. Não obstante, caso se venha a desenvolver a atividade de armazenagem e capatazia nos aeroportos do programa AmpliAR, estas estão previstas em “Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário”, conforme item 6.4.2 da Seção 6. “DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO” do Anexo – AmpliAR :</p> <p>6.4.2. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.</p> <p>Essa previsão está aderente à evolução da regulação econômica dos Contratos, principalmente a partir da 5ª rodada de concessões. Ao considerar a armazenagem e capatazia doméstica e internacional como atividade operacional, veda-se que a concessionária ceda ou opere em caráter de exclusividade essas áreas.</p> <p>Para a precificação, não há exigência de consulta prévia, no entanto são vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, conforme item 6.4.3 do Anexo - Ampliar.</p>

91	Plantas do Aeródromo pág. 52 pdf anexo	A respeito do Aeroporto de Jericoacoara consta que "a área está em processo de regularização". Confirmar que o Poder Concedente será responsável pela regularização.	O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, de acordo com item 3.9.3 do Termo Aditivo, caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização da posse e exploração das áreas aeroportuárias, assim como buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse nos casos de ações judiciais possessórias já ajuizadas com tal objeto.
92	Anexo 02	Esclarecer como será calculado o reequilíbrio, após a Fase Transição Operacional inicia e finaliza em ano calendário, ou seja, terá início em 1º de janeiro e término 31 de dezembro. Isso porque no Fluxo de Caixa é anual.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que os valores serão distribuídos de forma uniforme entre os meses para fins de cálculo do reequilíbrio. Desta forma, caso a data de assunção das operações seja 01/04/26, o primeiro ano de operação do aeroporto contará com 9 meses do fluxo de 2026 (9/12 do valor anual) e 3 meses do fluxo de 2027 (3/12), distribuindo desta forma até o fim do prazo da concessão.
93	5.6.4. A Concessionária deverá manter registros contábeis que permitam a separação e identificação de informações relativas a receitas, custos e investimentos dos aeroportos do Ampliar.	Confirmar que as receitas geradas no Aeroporto Ampliar não serão aplicadas à outorga variável da concessão vigente.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está correto.
94	5.5.18. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto nos itens 5.2.8 e 5.2.9;	Não há limitação dos casos ou tipos de ações relacionados aos 5.2.8 e 5.2.9, ou seja, qualquer ação judicial será atribuível ao Poder Concedente. Pode confirmar?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a interpretação de que "qualquer ação judicial será atribuível ao Poder Concedente" é incorreta. O item 5.5.18 não abre um leque ilimitado de responsabilidade para o Poder Concedente, mas sim remete a categorias de eventos de risco específicos e limitados (por exemplo força maior/caso fortuito não segurável e sítios arqueológicos desconhecidos pré-edital) que são de responsabilidade do Poder Concedente. Os riscos suportados pelo Poder Concedente são aqueles expressamente elencados no item 5.2 e seus subitens do Anexo AmpliAR. Para os riscos não expressamente alocados ao Poder Concedente, a responsabilidade é exclusiva e integralmente da Concessionária, conforme o princípio geral de alocação de riscos em contratos de concessão.
95	4.8.1. Eventual exclusão de alguma das obrigações de investimento inerentes ao objeto deste Anexo repercutirá na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de que trata a Cláusula Quinta do Termo Aditivo nº [•]/2025, e considerará os valores determinados nas Tabelas a seguir. 4.9. Eventual reavaliação dos custos dos investimentos não repercutirá na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de que trata a Cláusula Quinta do Termo Aditivo nº [•]/2025.	Confirmar se eventual exclusão de investimento do Ampliar terá repercussão na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com o item 4.8.1? Se sim, esclarecer quando aplicável o item 4.9.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a exclusão de investimentos repercutirá na recomposição do valor de reequilíbrio, conforme comando explícito do item 4.8.1. Esclarece-se que o item 4.9 tem como objetivo assegurar previsibilidade e estabilidade contratual, ao definir que os valores paramétricos utilizados para fins de reequilíbrio econômico-financeiro são definitivos e não sujeitos a revisão posterior por parte da Concessionária. Essa medida visa evitar reequilíbrios sucessivos decorrentes de variações de custos não previstas, reforçando a alocação de riscos definida no Termo Aditivo e garantindo que o equilíbrio concedido seja calculado com base nos parâmetros estabelecidos no momento da modelagem, conforme item 4.8.1.

96	7.2. O valor da Garantia de Execução Contratual mantida pela Concessionária deverá ser acrescentado de R\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais) para cada Aeroporto do Programa Ampliar incluído no Contrato de Concessão	Esclarecer quando o seguro garantia deve ser apresentado, no momento da proposta econômica ou após a assinatura do Termo Aditivo?	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que a atuação da ANAC no procedimento cinge-se à gestão contratual. Assim, para a Agência, o endosso aumentando o valor da Garantia de Execução deve ser apresentada quando da assinatura do Termo Aditivo.
97	1.9. A Concessionária desfrutará de acesso livre e sem ônus a todas as instalações, bens e equipamentos do sítio aeroportuário, observadas as normas de segurança em vigor, e serão designados espaços físicos para que a Concessionária possa realizar os trabalhos e atividades da transição. Durante este estágio, a Concessionária deverá realizar um amplo processo de auditoria para familiarizar-se completamente com as operações, a estrutura organizacional, os detentores de contratos de cessão de espaço no Aeroporto e usuários do Aeroporto. A Concessionária deverá garantir uma transição expedita e eficaz, sendo proativa na comunicação com os empregados, concessionários, usuários, companhias aéreas, órgãos governamentais e a comunidade em geral, assegurando a capacitação adequada ao quadro de pessoal do Aeroporto e promovendo, em sua esfera de competência, a integração da gestão do Aeroporto com o desenvolvimento regional.	Para que a Concessionária tenha maior possibilidade de avaliar o aeroporto, pode confirmar que a Concessionária terá acesso desde a publicação do resultado do leilão (24/11), desfrutará de acesso livre e sem ônus a todas as instalações, bens e equipamentos do sítio aeroportuário, bem como realizar ensaios e testes, estudos, observadas as normas de segurança em vigor.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que, conforme informado na página web do programa, os interessados podem agendar visitas técnicas aos aeroportos objeto do Edital por meio do e-mail do Ampliar: ampliar@mpor.gov.br. Informamos que os interessados tem acesso livre e sem ônus a todas as instalações mediante o agendamento e podem realizar ensaios, testes e estudos, observadas as normas de segurança e a coordenação com o atual operador. As visitas também podem ocorrer após o resultado do leilão.
98	4.2.4. Prover Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos (SESCINC) conforme regulamento em vigor. 4.2.4.1. A Concessionária deverá manter o SESCINC operacional onde já implantado para atender operações regulares (RBAC 121), em conformidade com o disposto no RBAC 153 para esse serviço. 4.2.4.2. O SESCINC deverá ser disponibilizado, no mínimo, durante os horários das operações, acrescidos de 1 (hora) antes e 1 (uma) hora após as operações, conforme estabelecido pelo RBAC nº 121.	Entendemos que em havendo operação regular o SESCINC deverá operar de acordo com item 4.2.4.2 do PEA-Ampliar e nos demais horários a disponibilidade de infraestrutura se dará por demanda.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que o entendimento está correto. Durante as operações regulares, o SESCINC deve estar operacional, respeitando o intervalo adicional de 1 hora antes e 1 hora depois das operações. Fora dos horários de operação regular, o Termo Aditivo (Anexo 1 ao Edital) não exige disponibilidade contínua, permitindo que a infraestrutura seja ativada por demanda, conforme necessidade operacional e regulamentar.
99	8.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento das demais obrigações estabelecidas no presente Anexo, não previstas no item anterior, a ANAC poderá aplicar multas conforme a tabela a seguir:	Definir limites de penalidades para as demais infrações.	O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que as infrações de que trata o item 8.2 são enquadradas na Tabela C - Matriz de Ponderação da Penalidade de Multa (Infrações tipificadas de forma não específica), e a definição de seu valor deve observar o disposto nos itens 8.3 e 8.4, mediante análise do caso concreto. Nota-se, contudo, que houve erro de diagramação na Tabela C constante do Anexo 2 do Edital, ocultando-se parte de sua última coluna (na classificação do macrocritério "Danos" como "Muito Altos"). Esclarece-se, assim, os valores de multa relativos à coluna parcialmente ocultada: a) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Inexistentes) — R\$ 576.650,39; b) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Muito Baixas) — R\$ 691.980,47; c) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Baixas) — R\$ 996.451,88; d) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Moderadas) — R\$ 1.721.868,84; e) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Altas) — R\$ 3.570.467,23; f) Danos (Muito Altos) / Vantagens (Muito Altas) — R\$ 8.884.465,01.

100	<p>2.1. Aplicam-se ao(s) Aeroporto(s) Ampliar as disposições do Contrato de Concessão [•], exceto naquilo que for contrário aos termos do presente Anexo, que prevalecerá sobre o Contrato original.</p> <p>2.1.1. As disposições constantes deste Anexo aplicam-se exclusivamente ao(s) Aeroporto(s) Ampliar e seus termos não são aplicáveis por analogia, subsidiariedade ou de qualquer outra forma à execução dos deveres e obrigações contratuais referentes ao [AEROPORTO/BLOCO DE AEROPORTOS PRINCIPAL].</p>	<p>Confirmar se caso ocorra uma das hipóteses de extinção da concessão, em especial a extinção antecipada do Anexo- Ampliar somente este será rescindido. A rescisão do Ampliar não valerá para o contrato de concessão vigente, e seguirá independente, cabendo apenas as avaliações de reequilíbrios concedidos.</p>	<p>O Ministério de Portos e Aeroportos esclarece que as hipóteses de extinção da Concessão são diversas e não é possível confirmar genericamente o que pede o pleiteante. Advento do termo, encampação, caducidade, rescisão, desaparecimento do objeto, etc., são todas hipóteses de extinção e que demandam uma avaliação no caso concreto para que se possa concluir ou não pela segregação. É importante ressaltar que o AmpliAR não forma um contrato autônomo, mas parte integrante do contrato de concessão vigente.</p>
-----	--	--	---



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Freire da Costa, Coordenador da Comissão**, em 29/10/2025, às 16:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Nunes Freires Cerqueira, Membro da Comissão**, em 29/10/2025, às 16:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelino Alves De Almeida Neto, Membro da Comissão**, em 29/10/2025, às 16:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Oscar Mamoru Miyagi, Usuário Externo**, em 30/10/2025, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10423332** e o código CRC **76F7AB73**.



Referência: Processo nº 50020.005152/2025-03



SEI nº 10423332

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61) 2029-8525