



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

DECISÃO DA COMISSÃO - MPOR

Brasília, 05 de novembro de 2025.

Impugnante: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

Edital: Edital de Processo Competitivo Simplificado nº 01/2025.

Objeto: Seleção de concessionárias de aeroportos para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos regionais deficitários integrantes do Edital, nos termos estabelecidos pela Portaria MPOR nº 373, de 10 de junho de 2025.

Assunto: Impugnação ao Edital. Decisão da Comissão Especial.

1. DA IMPUGNAÇÃO

1. Conhece-se da Impugnação, tendo em vista que ela foi apresentada tempestivamente, observado o prazo e o formato dispostos no item 5 do Edital. Registra-se que o prazo foi reaberto, conforme Comunicado Relevante da Comissão nº 02, de 26 de agosto de 2025, de modo que o novo termo final para impugnação ao Edital encerrou-se em 7 de novembro de 2025, após a publicação da ata de esclarecimentos, que passou a constar na página do Programa AmpliAR em 30 de outubro de 2025.

2. Cuida-se de impugnação apresentada pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A., em 13 de agosto de 2025, conforme documentação constante do processo administrativo nº 50020.004923/2025-37.

3. A impugnante suscita irregularidade no texto da minuta de Termo Aditivo, com destaque para os itens que tratam de requisitos para abertura de procedimento de revisão extraordinária, sobretudo quanto à exigência de piso mínimo para o evento desequilibrante, bem como quanto ao item constante na matriz de riscos que trata de passivos ambientais que possam ser identificados por meio de inspeções visuais e observações de campo.

4. Além de tratar da minuta de Termo Aditivo, argui a impugnante que os prazos estabelecidos no cronograma de eventos do Edital são demasiadamente exíguos para apresentação de pedidos de esclarecimento e de impugnação ao Edital. Sustenta que a estrutura temporal proposta, com a divulgação das respostas a pedidos de esclarecimentos em data posterior ao termo final da apresentação de impugnações, impede que os licitantes formulem seus questionamentos e, a partir das respostas, possam avaliar eventual necessidade de impugnar o instrumento convocatório.

5. Apresentadas as ponderações, a impugnante requer:

a) Quanto aos itens 6.5, 6.5.1 e 6.5.2 do Anexo do Edital:

(i) A supressão integral da exigência de piso monetário por evento para caracterização de “alteração relevante” na revisão extraordinária;

(ii) Subsidiariamente, caso mantida a previsão de valor mínimo, que este seja fixado de forma proporcional, admitindo-se a apuração conjunta de impactos decorrentes de múltiplos eventos relacionados.

b) Quanto ao item 15.1 do Edital:

(i) A readequação do cronograma, de modo que as respostas aos pedidos de esclarecimento sejam publicadas antes do termo final para apresentação de impugnações;

(ii) A fixação do prazo para impugnação a partir da data de publicação das respostas aos pedidos de esclarecimento, assegurando tempo hábil para análise técnica e jurídica das informações prestadas e preservando a isonomia entre os licitantes.

c) Quanto ao item 5.5.26.4 do Anexo do Edital:

(i) A definição clara e objetiva dos passivos ambientais abrangidos pela cláusula, com parâmetros técnicos verificáveis e uniformes; ou, alternativamente,

(ii) A exclusão da expressão “formas simples” de identificação, de modo a afastar margens de interpretação discricionária e garantir a alocação de riscos de forma clara, previsível e isonômica entre todos os licitantes.

d) A consequente retificação e republicação do Edital, com a atualização de todos os dispositivos e prazos pertinentes, preservando a transparência, a segurança jurídica e a ampla competitividade do certame.

Do Piso para Reequilíbrio Econômico-Financeiro

6. Por se tratar de impugnação contra matéria do Termo Aditivo, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), registra-se que as informações e as razões que subsidiaram a decisão da Comissão Especial para o presente item do pedido de impugnação originam-se da resposta daquela agência reguladora, consubstanciada na Nota Técnica nº 27/2025/SRA, de 27 de agosto de 2025.

7. Nesse contexto, o pedido de impugnação refere-se aos itens 6.5, 6.5.1 e 6.5.2 do Anexo que assim dispõem:

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

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

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

8. A impugnante alega que a fixação do piso que condiciona o pleito por reequilíbrio e qualifica como "alteração relevante" apenas eventos com impacto superior a dois milhões de reais é uma afronta ao art. 37, XXI, da Constituição Federal e ao § 4º do art. 9º, da Lei nº 8.987/1995 e fere seu direito subjetivo pela manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Protesta, também, contra a fórmula que considera o valor de piso para cada evento individualmente. Pede que seja suprimida integralmente a exigência do piso monetário e, subsidiariamente, pede que o cálculo do piso considere a soma de pleitos diversos.

9. A alegação não procede. A norma impugnada é expressão quantitativa de um limiar de risco que definirá se o parceiro privado deve suportar o risco ou se este é passível de recomposição. Tal norma está sendo apresentada de maneira objetiva e transparente em momento anterior à formação do ponto de equilíbrio inicial que regerá toda a relação contratual futura. Não há violação ao direito ao reequilíbrio; ao contrário, **a norma o regulamenta**. A definição de um limiar material para o acionamento do mecanismo de revisão extraordinária é uma **cláusula de alocação de riscos**, legítima e transparente.

10. A garantia constitucional protege o contratado contra **alterações supervenientes e significativas** que rompam a relação ônus-bônus originalmente pactuada. Não se destina a garantir imunidade contra quaisquer riscos inerentes à atividade ou a impor ao Poder Público o dever de reequilibrar o contrato por impactos de menor relevância material. É útil apontar que a equação econômico-financeira paradigmática, contra a qual futuros pleitos serão comparados, nasce da aceitação dos termos do Edital e da formação do vínculo jurídico contratual. Ao formular sua proposta, o proponente já precifica e incorpora os riscos que resultem em impactos financeiros abaixo do limite estipulado. Trata-se, repete-se, de um risco contratual ordinário e previsto.

11. Adicionalmente, a norma contratual proposta promove a **eficiência administrativa**, evitando que os recursos públicos da Agência sejam consumidos na análise de múltiplos pleitos de baixo impacto e incentiva que o proponente se concentre na gestão eficiente do ativo, em vez de buscar a extração de valor por meio de incontáveis pleitos de revisão.

12. Importa evidenciar que a imposição de um critério de relevância no contrato não é inovação deste processo competitivo. De forma similar, os Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária firmados a partir da 5ª rodada possuem tal dispositivo como requisito de admissibilidade do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme apresenta trecho do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2019 - Bloco Nordeste:

"Seção IV - Da Revisão Extraordinária

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

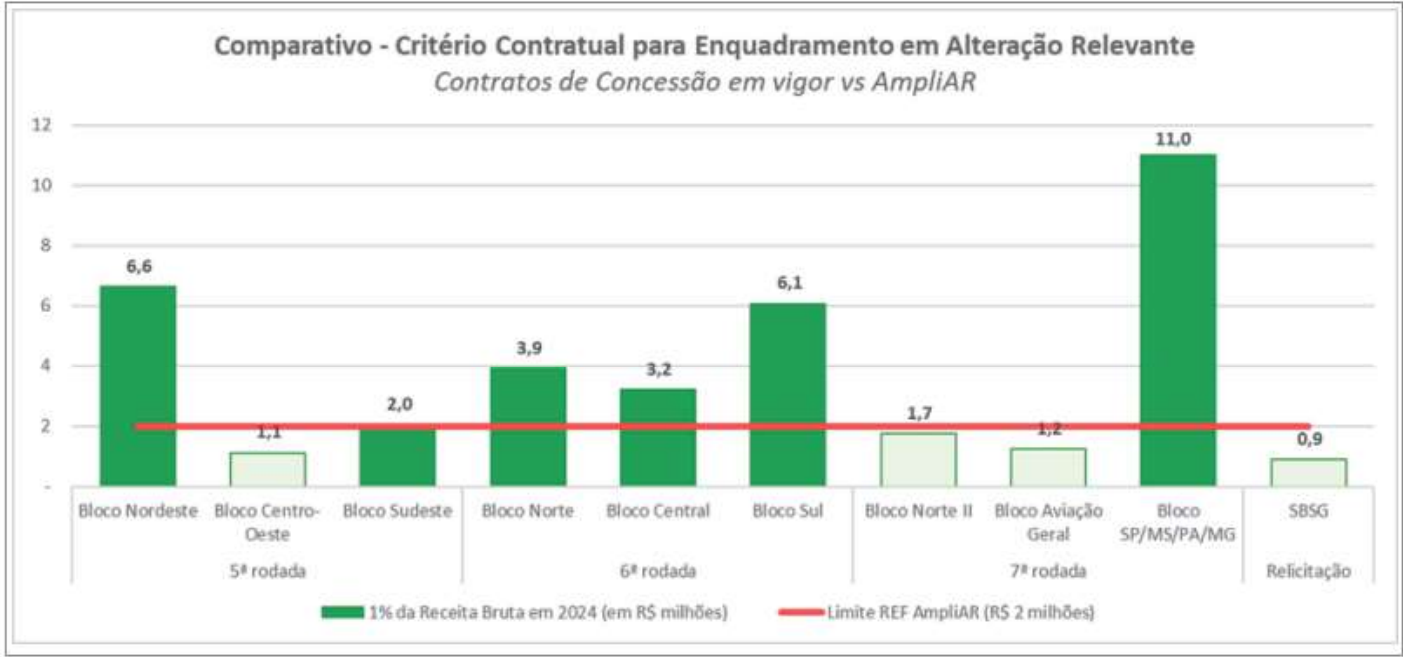
6.23.1. Para efeitos do disposto no caput, **será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores** ao início do processo de Revisão Extraordinária. [...]

6.23.3. Na hipótese de **pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento**, considera-se o **percentual a que se refere o item 6.23.1 para cada evento de forma isolada**" (grifo nosso)

13. Entretanto, a utilização de um critério baseado na receita da concessão não se revela adequada no presente caso, considerando que não se pode antecipar qual concessionária será a vencedora do processo concorrencial, acrescida do fato de que os aeroportos submetidos ao Processo Competitivo Simplificado não constituem ativos com capacidade significativa de geração de receitas. Assim, a adoção de um parâmetro fixo mostra-se mais compatível com a finalidade de estabelecer critério objetivo para a aferição da relevância de eventos de desequilíbrio contratual, garantindo maior aplicabilidade prática às especificidades do segmento.

14. É necessário pontuar que, ainda que seja um parâmetro fixo, o limite de R\$ 2 milhões é, na maioria dos casos, inferior ao critério de 1% estabelecido para os aeroportos concedidos a partir da 5ª rodada, conforme gráfico a

seguir:



15. Tomando como exemplo o Bloco Nordeste da 5ª rodada, o gráfico mostra que, com base em seu critério contratual atual de 1% da receita bruta, apenas desequilíbrios superiores a 6,6 milhões seriam candidatos a reequilíbrio. De forma agregada, o gráfico mostra que o limite fixo de R\$ 2 milhões estabelecido em Edital tende a ser, na maioria dos casos, menor que os valores praticados atualmente para os contratos com o critério do 1% da receita bruta.
16. É coerente reiterar que o gráfico acima foi elaborado apenas com dados de 2024, ainda que o critério estabelecido a partir da 5ª rodada determine que o limite de 1% será apurado com base nos 3 exercícios anteriores. Esse ajuste é justificado pelo fato de que alguns aeroportos (a exemplo daqueles concedidos na 7ª rodada) começaram a operar apenas em 2023, de forma que apenas os dados relativos ao ano de 2024 apresentam quantificação fidedigna à performance do operador atual. Com base no mesmo rigor, é oportuno lembrar que, na avaliação do critério, os valores seriam atualizados pela inflação, ou seja, na prática seriam ainda maiores.
17. A tabela a seguir contém a informação acima para todos os aeroportos já concedidos, ainda que inicialmente não tenham o referido critério em seu contrato. A última coluna apresenta, ainda, quanto da receita bruta equivale ao valor de R\$ 2 milhões determinado no Edital.

Concessão	Rodada	1% da Receita Bruta 2024 (em R\$ milhões)	Límite AmpliAR (R\$ 2 milhões)	Límite AmpliAR (% Receita Bruta 2024)
SBGR	2	37,1	2	0,05%
SBKP	2	11,6	2	0,17%
SBGL	3	11,4	2	0,18%
Bloco SP/MS/PA/MG	7	11,0	2	0,18%
Bloco Nordeste	5	6,6	2	0,30%
SBBR	2	6,4	2	0,31%
Bloco Sul	6	6,1	2	0,33%
SBCF	3	4,8	2	0,42%
Bloco Norte	6	3,9	2	0,51%
SBPA	4	3,6	2	0,56%
SBSV	4	3,3	2	0,61%
Bloco Central	6	3,2	2	0,62%
SBFL	4	2,9	2	0,69%
SBFZ	4	2,7	2	0,74%
Bloco Sudeste	5	2,0	2	0,99%
Bloco Norte II	7	1,7	2	1,15%
Bloco Aviação Geral	7	1,2	2	1,62%
Bloco Centro-Oeste	5	1,1	2	1,79%
SBSG	1/Relicitação	0,9	2	2,25%

18. Os dados da tabela mostram que, para Guarulhos, impugnante deste processo, caso o critério de 1% da receita bruta fosse aplicado, apenas desequilíbrios superiores a R\$ 37,1 milhões seriam passíveis de revisão extraordinária. Para esta Concessionária, o limite de R\$ 2 milhões se mostra irrisório, equivalente a apenas 0,05% da receita bruta. Mais uma vez, reitera-se que os dados correspondem apenas ao ano de 2024, pelas razões elencadas anteriormente.
19. É importante destacar que, na prática, os valores da tabela acima seriam atualizados pelo IPCA e, sabendo-se que a receita bruta tende a crescer acima da inflação, o critério de 1% para os contratos acima resultaria, no futuro, em

cifras maiores que as apresentadas na terceira coluna da tabela.

20. Portanto, os dados apontados mostram que o parâmetro de R\$ 2 milhões estabelecido no Edital não é desconexo do que já é praticado nos contratos mais recentes (a partir da 5ª rodada). Para os contratos de rodadas anteriores, ainda que não exista previsão do critério de 1%, a quantia de R\$ 2 milhões equivale a um percentual baixo da receita. No caso de SBGR, em especial, significa 0,05% de sua receita bruta. De forma geral, ao contrário do pedido da impugnante, os dados das concessionárias mostram que o valor definido em Edital poderia ser ainda maior, sem que resultasse em prejuízo ao processo competitivo.

21. Cabe evidenciar que, nas rodadas anteriores, ainda que não existisse o critério objetivo de 1%, a necessidade de relevância do pedido foi pontuada, conforme trecho a seguir, retirado do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2012 – SBGR:

"Seção III - Da Revisão Extraordinária

6.20. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, **desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.**" (grifo nosso)

22. O contrato acima carecia apenas de critério objetivo que definisse a relevância, o que foi superado a partir da 5ª rodada. Dessa forma, o critério objetivo inserido a partir da 5ª rodada de concessões aeroportuárias configura um avanço regulatório decorrente do aprendizado institucional na gestão contratual, ao conferir maior eficiência administrativa (na medida em que preserva recursos administrativos para a análise de eventos realmente relevantes), previsibilidade (por conter um critério objetivo para admissibilidade de revisões extraordinárias) e uniformidade na aplicação das regras (ao impedir interpretações discricionárias do termo "alterações relevantes").

23. Quanto ao pedido subsidiário para alteração da fórmula do subitem 6.5.2, este pleito esvazia a norma proposta e contradiz o fim a que ela se destina. Basta que se acumulem pequenos e diversos pleitos para atingir o piso, o que sobrecarregaria o ente público da mesma forma e não desincentivaria a extração de valor por meio desses pleitos em prejuízo do valor extraído pela eficiente exploração do ativo.

24. Ademais, o trecho acima evidencia também que, de forma contrária ao solicitado pela Concessionária, os contratos a partir da 5ª rodada preveem que cada evento terá seu impacto apurado de forma isolada, similar ao que está apresentado no Anexo ao Edital deste processo simplificado. Em outras palavras, essa apuração isolada também não é inovação deste processo competitivo. Mais uma vez, a alegação não procede.

25. Por fim, a modelagem contratual está seguramente inserida no espaço discricionário do Poder Público para buscar a melhor solução para a Administração Pública.

26. Diante do exposto acima, considera-se que não merece ser acolhida a impugnação da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A., no que tange ao pedido de supressão integral da exigência de piso monetário por evento para caracterização de "alteração relevante" na revisão extraordinária, nem sobre o pedido subsidiário, pelas razões expostas acima.

Da alocação de riscos ambientais

27. A exemplo da seção precedente, trata-se de impugnação contra matéria do Termo Aditivo, elaborado pela Anac, de modo que as informações e as razões que subsidiaram a decisão da Comissão Especial para o presente item do pedido de impugnação também originam-se da manifestação da Anac, materializada na Nota Técnica nº 27/2025/SRA, de 27 de agosto de 2025.

28. Em particular, a impugnante contesta a redação dada ao subitem 5.5.26.4 do Termo Aditivo, que trata de critério para atribuição à concessionária dos riscos decorrentes de passivos ambientais, conforme trecho reproduzido a seguir:

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

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

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

29. Diferentemente da impugnação tratada anteriormente, aqui a concessionária reclama da falta de objetividade na definição do limiar de risco. Alega que não há definição do que seja uma forma 'simples', tampouco a indicação de parâmetros técnicos ou lista exemplificativa de passivos abrangidos, o que criaria margem para interpretações discricionárias e assimétricas pela Administração. Não é viável definir um limiar quantitativo do impacto ambiental e assiste razão à pleiteante quando aponta que o critério utilizado depende de uma análise subjetiva.

30. Ocorre que o próprio conceito de impacto ambiental é amplo e abrangente, conforme delimitação trazida pela Lei nº 6.938/1981:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

c) afetem desfavoravelmente a biota;

d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;

V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora.

31. A viabilidade do desenvolvimento de uma matriz de risco que seja objetiva e eficiente para enfrentar as hipóteses às quais se propõe é proporcional à objetividade do arcabouço legal que rege o tema. Optou o legislador por trazer definições amplas para garantir uma proteção abrangente do meio ambiente e conduzir os atores públicos e privados pela cautela e prevenção. Tal opção redundaria na sujeição a maiores e mais abrangentes riscos pelo parceiro privado e a maiores custos ao Poder Público, que deve arcar com propostas que precificam esse risco. A opção política e legitimada democraticamente redundaria, também, na impossibilidade de exemplificar os indefinidos passivos que podem ser inseridos como riscos ambientais ou definir parâmetros para as técnicas de aferição do amplo espectro de impactos ambientais.

32. Ao qualificar o limiar do risco com o critério da aferição por meio de inspeções visuais e simples observações de campo, buscou o Poder Concedente exatamente limitar o espaço de subjetividade nesta definição em benefício do parceiro privado, assumindo para si os riscos desconhecidos ou que só seriam conhecidos por diligências que extrapolem uma *due diligence* razoável, cuidadosa e feita com seriedade: expectativa legítima do Poder Público que nasce da boa-fé objetiva. O que se espera do parceiro privado é atuar de maneira diligente na identificação dos passivos ambientais e precificar sua proposta de acordo. Não se vislumbra fórmula contratual diferente que possa suficientemente regular o tema e atingir o efeito desejado, tampouco a impugnante trouxe qualquer sugestão.

33. Nesta linha, esclarece-se que, do ponto de vista da engenharia, consideram-se como passivos ambientais passíveis de “identificação por meio de inspeções visuais e simples observações de campo no sítio aeroportuário” aqueles detectáveis por observações visuais, sem necessidade de ensaios destrutivos, utilização de equipamentos de grande porte ou intervenções invasivas, nem demandam técnicas especializadas, como: (i) análises químicas de amostras de solo e água subterrânea; (ii) sondagens profundas de solo; ou (iii) instalação e leitura de poços de monitoramento. Nesse contexto, enquadram-se como passivos ambientais de identificação simples, por exemplo, aqueles detectáveis por inspeção visual, conferência documental realizada in loco, entrevistas com operadores e observação direta de estruturas e áreas de risco.

34. Dessa forma, recomenda-se que os interessados realizem vistoria presencial com diligências in loco, compatíveis com a relevância do objeto contratual. Avaliações restritas a documentos ou imagens de satélite podem revelar-se insuficientes para identificar determinados passivos, especialmente aqueles visíveis, mas não registrados formalmente. A vistoria presencial, portanto, reforça a responsabilidade do interessado na elaboração de sua proposta, além de contribuir para a segurança jurídica do contrato e para a observância da boa-fé contratual.

35. Diante do exposto, deixa-se de acolher também a impugnação da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A., que solicita a definição objetiva dos passivos ambientais abrangidos pela cláusula, bem como a proposta alternativa de exclusão da expressão “formas simples” de identificação.

Da readequação do cronograma

36. No que tange à seção dedicada ao item 15.1 do Edital, a impugnante argumenta que o cronograma proposto no Edital estabelece prazos demasiadamente exíguos para pedidos de esclarecimentos e impugnação ao Edital. Na sequência, solicita a flexibilização e a readequação dos prazos, conforme texto reproduzido a seguir:

14. O cronograma previsto no item 15.1 estabelece prazos demasiadamente exíguos para pedidos de esclarecimento (11/8/2025) e impugnação ao Edital (13/8/2025), fixando, contudo, a divulgação das respostas a pedidos de esclarecimento apenas para 7/11/2025; ou seja, posteriormente ao termo final para apresentação de impugnações.

15. Tal estrutura temporal revela-se incompatível com a lógica do processo licitatório e compromete o próprio direito à impugnação, pois impede que os licitantes formulem seus questionamentos e, a partir das respostas, possam avaliar eventual necessidade de impugnar o instrumento convocatório.

16. Não se trata de mera conveniência, mas de imperativo de segurança jurídica e de efetividade da ampla participação, especialmente diante da relevância dos Anexos, que (i) descreve, ainda que de forma superficial, as obrigações associadas a cada aeroporto, e (ii) apresenta planilhas com valores que balizarão as propostas.

17. A manutenção do cronograma como está dificultará a correção de erros materiais ou de premissas equivocadas do edital antes da fase de propostas, afetando a igualdade entre licitantes e o próprio interesse público.

18. Assim, impõe-se a flexibilização e readequação dos prazos, de modo que:

(i) os pedidos de esclarecimento sejam respondidos antes do termo final para impugnações;

(ii) o prazo para impugnação seja contado a partir da publicação das respostas; e

(iii) seja assegurado tempo hábil para análise técnica e jurídica das informações prestadas.

37. Ao final do documento, pede-se a readequação do cronograma, de modo que as respostas aos pedidos de esclarecimento sejam publicadas antes do termo final para apresentação de impugnações e que o prazo para impugnação seja contado a partir da data de publicação das respostas aos pedidos de esclarecimento, assegurando tempo hábil para

análise técnica e jurídica das informações prestadas e preservando a isonomia entre os licitantes.

38. Por sua vez, **a impugnante apresentou questão semelhante como pedido de esclarecimentos ao Edital**, com a seguinte redação:

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 as 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.

39. Sobre o tema, o MPor manifestou-se sobre esse pedido na Ata de Esclarecimento (10423332) referente ao Edital do Processo Competitivo Simplificado nº 01/2025 no seguinte sentido:

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 publicizado 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.** [destaques acrescidos]

40. Dessa forma, tendo em vista que o objeto da impugnação já foi superado com a edição do Comunicado Relevante nº 2/2025, na medida em que os pedidos de esclarecimento foram respondidos antes do termo final para impugnações e que foi assegurado tempo hábil para análise técnica e jurídica das informações prestadas, **entende-se pela perda de objeto do pedido de impugnação referente ao item 15.1 do Edital.**

41. Importa ressaltar que a publicação da ata de esclarecimentos ocorreu em 30 de outubro de 2025, portanto, antes do termo final para impugnação ao Edital, o que permitiu tempo adicional para análise das respostas e avaliação de eventual necessidade de impugnar o instrumento convocatório, consoante pleiteado pela impugnante.

3. CONCLUSÃO

42. Considerando todo o exposto, esta Comissão Especial delibera por conhecer do pedido de impugnação e decidir pela IMPROCEDÊNCIA quanto aos pedidos relacionados aos itens (i) 6.5, 6.5.1 e 6.5.2, e (ii) 5.5.26.4, ambos do Anexo do Edital, e pela perda de objeto do pedido relacionado ao item 15.1 do Edital.



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Freire da Costa, Coordenador da Comissão**, em 14/11/2025, às 09:46, 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 14/11/2025, às 10:48, 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 14/11/2025, às 10:52, 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 14/11/2025, às 11:02, 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 **SAMUEL VASCONCELOS DE SOUSA, Usuário Externo**, em 14/11/2025, às 11:06, 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 **10486894** e o código CRC **C7AFB8A0**.



Referência: Processo nº 50020.005152/2025-03



SEI nº 10486894

