

Relatório circunstanciado acerca das questões suscitadas durante a Consulta Pública

RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA SOBRE AS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO REFERENTES AO PROCESSO DE LICITAÇÃO DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA, CUJO OBJETO É A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE (SBBH) – AEROPORTO DA PAMPULHA.

ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA CONSULTA PÚBLICA Nº 02/2021

REALIZAÇÃO: DE 05/02 A 22/03/2021

PUBLICAÇÃO: AVISO DA CONSULTA PÚBLICA Nº 02/2021 (DOEMG, 06 DE FEVEREIRO DE 2021 – CADERNO 1/ PÁGINA 30)

QUESTIONAMENTO 1

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Preâmbulo / Critério de Julgamento
--------------	------------------------------------

Como referenciado no Preâmbulo do Edital, tem-se que o critério de julgamento dar-se-á, nos termos do art. 15, inciso II, da Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Neste sentido, vale a ressalva de que o inciso anteriormente referenciado trata sobre “a maior oferta, nos casos de pagamento ao PODER CONCEDENTE pela outorga da CONCESSÃO”, não fazendo referência à outorga fixa ou variável.

De outra parte, pontuam-se as experiências atuais do Estado de São Paulo, na consecução de licitações de Aeroportos. Atualmente, o Estado de São Paulo possui 5 Aeroportos concedidos e outros 22 Aeroportos em fase de Consulta Pública, todos estes prevendo a figura da outorga variável durante todo o prazo da CONCESSÃO.

Do mesmo modo, nas concessões aeroportuárias no âmbito Federal, também há previsão de utilização da outorga variável. A outorga variável tem como ponto positivo, dentre tantos outros, o acompanhamento efetivo do desenvolvimento da CONCESSÃO, inclusive com a participação direta do Estado e, consequentemente da Sociedade, nos resultados decorrentes dos investimentos que serão realizados pela CONCESSIONÁRIA.

Em contrapartida, tem-se que a outorga fixa, em que pese benéfica de modo imediato, não acarreta benefícios, como pontuado, durante todo o prazo da CONCESSÃO.

Diante dessas ponderações, sugere-se que seja incluída a outorga variável de 3% (três por cento) no âmbito do presente Leilão, passando este a ser o Critério de Julgamento, já que, como demonstrado, acarretará benefícios ao Estado e à Sociedade, sejam estes financeiros ou de acompanhamento e fiscalização da CONCESSÃO.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada.

Será incluída a Outorga Variável de 3,12% (três por cento), a ser paga da seguinte forma:

Período Alíquota	Alíquota
Primeiro ano	0,62%
Segundo ano	1,25%
Terceiro ano	1,87%
Quarto ano	2,50%
Quinto ano até o final da concessão	3,12%

A Outorga Fixa a ser paga como condição precedente à assinatura do Contrato será alterada para R\$ 9.846.905,08, 50% sobre VPL do Fluxo de Caixa Livre

Primeiramente, importante informar como referência, que desde as primeiras rodadas de CONCESSÃO aeroportuárias federais, a modelagem da sistemática de pagamento das outorgas referentes a CONCESSÃO dos ativos sofreu grande evolução. Nas primeiras rodadas de CONCESSÃO aeroportuárias, o chamado valor da contribuição fixa era linear e incorporava o ágio oferecido no leilão. A quarta e a quinta rodada trouxeram diversas inovações que mitigaram diferentes riscos para o financiador. No modelo atual federal, o ágio é pago todo a vista como condição para eficácia do CONTRATO, de modo a não contaminar os fluxos de pagamento do projeto. Assim sendo, alinhando com as rodadas de CONCESSÃO aeroportuárias federais, estamos propondo outorga fixa mínima de 50%. As demais parcelas anuais são calculadas a partir do percentual de contribuição variável necessário a zerar o VPL do projeto. Com isso, 50% do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto será pago à vista, o que diminui o risco do governo e garante o comprometimento do parceiro privado com o projeto.

A nova metodologia proposta tem por objetivo compartilhar parte do risco de demanda do projeto, e tornar o pagamento de outorga variável mais aderentes ao fluxo de caixa do projeto. Uma consequência do estabelecimento da outorga variável, além de ampliar a competitividade, será a diminuição do risco do empreendimento, uma vez que, frente a uma crise, a CONCESSIONÁRIA pagaria menores valores ao governo (em termos absolutos), e, numa expansão, fará maiores pagamentos de outorga.

Quanto ao segundo ponto proposto, de alteração do Critério de Julgamento da Licitação para “maior oferta de outorga variável”, não foi acatado, se mantendo como critério MAIOR OFERTA de OUTORGA FIXA.

QUESTIONAMENTO 2

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Edital / Itens 3.1 e 3.2
--------------	--------------------------

Os itens 3.1 e 3.2 versam, em síntese, sobre o valor de Outorga Fixa, que deverá ser de R\$ 15.894.000,00 (quinze milhões oitocentos e noventa e quatro mil reais) no âmbito do presente Leilão.

Isto posto, como visto, trata-se de grande vulto, ainda mais considerando o disposto no item 27.2.6, que trata do pagamento de mais R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de Reais) à Infraero, como condição de assinatura do CONTRATO.

Neste sentido, tal e qual já aplicado no âmbito das concessões aeroportuárias federais, bem como em concessões rodoviárias, sugerimos que seja inserido no presente Edital, a possibilidade de parcelamento do valor relacionado à Outorga Fixa, possibilitando que seja pago o valor equivalente à 50% (cinquenta por cento) como condicionante à assinatura do CONTRATO, e o equivalente à 50% (cinquenta por cento) quando completo 01 (um) ano do início do CONTRATO de CONCESSÃO.

Salienta-se que tal medida ampliará os stakeholders interessados no presente projeto, garantindo deste modo que o Estado consiga eleger a melhor proposta.

Em adição ao item 3.1 sugerimos que o critério de desempate das propostas seja o percentual de outorga variável e não o valor da outorga fixa, entendendo que ao longo do projeto este seja um item relevante ao incremento de verba para o Estado.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada para admitir a alteração para Outorga Fixa para 50% do VPL do projeto, ou seja, a outorga será composta de uma outorga fixa de R\$ 9.846.905,08 e uma contribuição variável de 3,12% a partir do quinto ano. Com relação a sugestão de alteração do CRITÉRIO DE DESEMPATE, permanecerá o disposto no item 23.13 da minuta do Edital. Pelos mesmos motivos expostos no questionamento anterior.	
QUESTIONAMENTO 3	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 2.2 CONTRATO / Cláusula 4.3
O item 2.2 do Edital e a Cláusula 4.3 do CONTRATO, dispõem que durante o prazo de CONCESSÃO deverá ser mantida a “destinação prioritária do AEROPORTO ao atendimento da AVIAÇÃO GERAL e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento, estando autorizada a operação de aviação regular sub-regional com aeronaves de no máximo 30 (trinta) lugares no AEROPORTO”. Todavia, como de conhecimento o AEROPORTO de Pampulha tem capacidade, em razão de sua estrutura, de operar aeronaves de grande porte, ou seja, com ocupação maior do que apenas de 30 lugares. Diante disso, questiona-se qual a razão para que ocorra a limitação da operação no AEROPORTO de Pampulha? Neste sentido, sugere-se a exclusão do item 2.2 do Edital, Alínea “C” das Considerações do Edital e da Cláusula 4.3 do CONTRATO, além das diversas menções à Aviação Geral que inseridas em vários itens contratuais, a fim de que seja possível que o AEROPORTO de Pampulha possa a vir a ser operado considerando sua total capacidade.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, em função da Resolução CONAC nº 1/2017, a operação atual está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil), além das ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU. Entretanto, conforme orientação da Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC/MInfra, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005 (Lei de criação da ANAC), da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e do Plano Geral de Outorgas de Aeródromos Cíveis Públicos (PGO), bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624/2011, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).	
QUESTIONAMENTO 4	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 2.3
O item 2.3 do Edital, versa sobre o prazo de duração de 30 anos do CONTRATO de CONCESSÃO, determinando que o início do prazo passa a contar da data de eficácia. Em análise às definições do Edital, vê-se que é considerada data de eficácia “Data em que forem implementadas as condições suspensivas da eficácia do CONTRATO e em que se dará início à contagem do PRAZO DO CONTRATO”.	

Todavia, ainda que conste tal definição, não está claro quais seriam as condições suspensivas que determinarão o início da vigência do CONTRATO de CONCESSÃO. Neste sentido, sugerimos que tal ponto seja elucidado e/ou referenciado no item 2.3.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue. As condições suspensivas estão descritas no item 6.3 da minuta do CONTRATO.	
QUESTIONAMENTO 5	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / LegislaçãoAplicável
Considerando as legislações aplicáveis ao certame, bem como todas as disposições previstas em Lei, e ainda por se tratar de CONCESSÃO no Estado de Minas Gerais, sugere-se a inclusão, no rol de legislações aplicáveis, da Lei Estadual n.º 14.184, de 31 de janeiro de 2002, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Estadual.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a proposta será acatada, com as alterações realizadas no item 4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Citação da referida norma estadual no item 25.1.a da minuta do CONTRATO.	
QUESTIONAMENTO 6	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 7.1 e 7.2
Os itens 7.1 e 7.2 do Edital versam, em síntese, sobre a possibilidade de serem solicitados esclarecimentos sobre o Edital, mencionando que estes poderão ser requeridos até data que será oportunamente divulgada, sendo que a Comissão de Licitação publicará as respostas aos pedidos de esclarecimentos em até 10 dias úteis contados da data em que recebê-los. Considerando tal previsão, bem como que a data fim para solicitação dos esclarecimentos está pendente de definição, chamamos atenção ao fato de que o prazo de 10 dias úteis mencionado, poderá ocorrer próximo ao prazo de entrega das propostas, o que a depender do esclarecimento, poderá acarretar negativamente na proposta apresentada pela Licitante. Nesse sentido, sugerimos que seja incluída data limite para que sejam apresentadas as respostas da Comissão de Licitação, sendo estas com no mínimo 15 dias úteis de antecedência da apresentação da Proposta pelas LICITANTES.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. No item 7.1 do EDITAL será estipulado a data limite para que sejam apresentados os esclarecimentos, cujo prazo será igual ou maior ao acima proposto.	
QUESTIONAMENTO 7	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as

	seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 9 – Visita Técnica
Sugere-se a inclusão de Item que mencione que, durante as visitas técnicas, o PODER CONCEDENTE não poderá omitir a existência de quaisquer informações, documentos, instalações e/ou equipamentos que atribuam quaisquer impactos sobre a composição da PROPOSTA DE PREÇO das LICITANTES. Sugestão de redação: <i>"Durante as visitas técnicas, o PODER CONCEDENTE não poderá omitir a existência de quaisquer informações, documentos, instalações e/ou equipamentos que atribuam quaisquer impactos sobre a composição da PROPOSTA DE PREÇO dos LICITANTES".</i>	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. Segundo o item 11.11 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à CONCESSÃO, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Nesse sentido, a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o COMPLEXO AEROPORTUÁRIO, na forma do item 9 da minuta do Edital, é uma faculdade posta à disposição das interessadas para que possam angariar as informações técnicas e dados necessários para a construção de sua proposta econômica, pelas quais se responsabilizam integralmente, tanto na etapa licitatória quanto durante à execução do CONTRATO que vier a ser ratificado.	
QUESTIONAMENTO 8	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 11.8
O item 11.8 do Edital trata das correspondências eletrônicas encaminhadas pelas interessadas à Comissão de Licitação, afirmando que serão consideradas como recebidas na data de seu envio, sendo necessária, não obstante, a confirmação, automática ou não, de recebimento da mensagem pela Comissão de licitação. Considerando tal previsão, sugerimos a inclusão de prazo máximo de 24hs para confirmação de recebimento das correspondências eletrônicas pela Comissão de Licitação.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas.	
QUESTIONAMENTO 9	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Cláusula 11.10
Sabendo que para a elaboração da PROPOSTA DE PREÇO, as LICITANTES deverão considerar as receitas anteriormente auferidas pela Infraero (atual Gestora dos Aeroportos), a fim de entendermos como ponto de partida para a elaboração da citada proposta, sugere-se que a SEINFRA disponibilize as receitas tarifárias e não tarifárias, auferidas pelo AEROPORTO, pelo período mínimo de 05 anos anteriores à futura CONCESSÃO.	

Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que segundo o item 11.11 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à CONCESSÃO, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Com efeito, considerando que as Proponentes são exclusivamente responsáveis pelas propostas econômicas formuladas, cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano de negócios e suas projeções.	
QUESTIONAMENTO 10	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 11.10
O item 11.10 do Edital dispõe que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo AEROPORTO objeto da CONCESSÃO e à sua exploração, disponibilizados no sítio da SEINFRA, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da CONCESSÃO, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o PODER CONCEDENTE perante a licitante ou perante a futura CONCESSIONÁRIA. Considerando tal informação de que os dados disponibilizados são meramente referenciais, questiona-se: 1. Quais informações são vinculativas ao PODER CONCEDENTE e que poderão ser consideradas pelas interessadas no certame licitatório? 2. Como poderá a interessada se certificar de que os dados e informações disponibilizadas pela SEINFRA são condizentes com a realidade da operação atual do AEROPORTO de Pampulha? 3. Qual é a fonte das informações disponibilizadas pela SEINFRA no âmbito do Leilão em debate? 4. Ocorrerá a disponibilização de todas as informações financeiras relacionadas ao AEROPORTO, tais como balanços, demonstrativos financeiros, relatórios gerenciais, divididos em OPEX e CAPEX, a fim de que as interessadas possam avaliar os dados e comparar com aqueles disponibilizados pela SEINFRA?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que segundo o item 11.11 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO. Nesse sentido, a visita técnica é uma faculdade posta à disposição das interessadas para que possam angariar as informações técnicas e dados necessários para a construção de sua proposta econômica, pelas quais se responsabilizam integralmente, tanto na etapa licitatória quanto durante a execução do CONTRATO que vier a ser ratificado. Com efeito, considerando que as Proponentes são exclusivamente responsáveis pelas propostas econômicas formuladas, cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano de negócios e suas projeções, sem que a SEINFRA interfira, de maneira mandatória, no levantamento das premissas utilizadas. Para o caso específico, as informações contábeis, financeiras e patrimoniais, que constam no DATA ROOM mantido e disponibilizado pela SEINFRA, tem como fonte a INFRAERO, atual operadora do AEROPORTO e detentora das informações financeiras. A Lei nº 12.527, sancionada em 18 de novembro de 2011, regula o direito constitucional de acesso dos cidadãos às informações públicas e é aplicável aos três Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, está em vigor desde 12 de maio de 2012 e foi regulamentada pelo Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. A INFRAERO, por se tratar de empresa pública federal, conforme art. 1º da Lei nº 5.862/72, e para	

assegurar o acesso a informações públicas e de interesse coletivo de que trata a Lei de Acesso à Informação (LAI), sob a responsabilidade da INFRAERO, disponibiliza o Serviço de Informações ao Cidadão (SIC). Os pedidos devem ser feitos por meio do Fala.br <<https://falabr.cgu.gov.br/>>, encaminhamento de formulário por correspondência ou pessoalmente, no SIC físico da Infraero, no endereço abaixo:

Estrada Parque do AEROPORTO – Setor de Concessionárias e Locadoras

Lote 05 – Ed. Sede

CEP: 71.608-050 –

Brasília – Distrito Federal – Brasil

Telefones: 0800-727-1234

QUESTIONAMENTO 11

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Edital / Item 19.8

O item 19.8 referência como uma das hipóteses de liberação da garantia de proposta a “(iv) da hipótese do item 27.4.2.1 deste EDITAL”. Todavia, não há no Edital o item 27.4.2.1, neste sentido, requerer-se o esclarecimento de qual seria a quarta hipótese para liberação da garantia de proposta.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o conteúdo será alterado no item 19.8, com a exclusão desta hipótese, ficando com a seguinte descrição:

19.8. A GARANTIA DE PROPOSTA apresentada pelas LICITANTES será liberada, conforme o caso, após 15 (quinze) dias contados (i) da publicação do extrato do CONTRATO; (ii) da publicação da decisão que julgou a LICITANTE inabilitada ou desclassificada, desde que não tenha sido apresentado recurso ou tenha este sido julgado improcedente de forma definitiva; (iii) da revogação ou anulação da LICITAÇÃO, conforme o caso.

QUESTIONAMENTO 12

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Edital / Item 21.16.2

Considerando a comprovação de qualificação técnica exigida no EDITAL, recomenda-se que a comprovação de assistência técnica, por parte do OPERADOR AEROPORTUÁRIO, possa ser apresentada utilizando-se, de atestados e demais documentos de quaisquer uma das empresas do mesmo grupo econômico, coligadas, controladas, controladoras ou outra sociedade sob controle comum, das LICITANTES.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. A apresentação de atestados de comprovação de atendimento do requisito de qualificação técnica exigido está restrita à Licitante que participa do Leilão, de forma isolada ou em Consórcio. Caso a Licitante não atenda ao requisito, há a previsão da contratação de pessoa jurídica que detenha a qualificação exigida no Edital prevista no item 21.17.3 da minuta do Edital.

QUESTIONAMENTO 13

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 21.16.3
Sugere-se, a fim de que o certame licitatório tenha maior competitividade de <i>players</i> com capacidade de operação, a alteração do item 21.16.3.1 para os seguintes termos: <i>Em complemento ao item 21.16.1 e 21.16.2, o Licitante deverá atender no mínimo os requisitos previstos:</i> <i>I – projeto de infraestrutura aeroportuária;</i> <i>II – gerenciamento da segurança operacional em aeroportos;</i> <i>III – operação e manutenção aeroportuária;</i> <i>IV – resposta à emergência;</i> <i>V – gerenciamento do risco da fauna;</i> <i>VI – segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC);</i> <i>VII – elaboração, desenvolvimento e implantação de programas e planos aplicáveis às operações e infraestrutura aeroportuária;</i> <i>VIII – consulta aos usuários; e</i> <i>IX – transferência operacional.</i>	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o item, agora numerado como cláusula 21.17.3.2.1 já traz a seguinte redação e, portanto entende-se que não há necessidade de alteração: <i>21.17.3.2.1. a prestação de assistência técnica, considerando as melhores práticas do setor, necessária ao cumprimento da regulação vigente, em especial mas não exclusivamente, às atividades de:</i> <i>I. projeto de infraestrutura aeroportuária;</i> <i>II. gerenciamento da segurança operacional em aeroportos;</i> <i>III. operação e manutenção aeroportuária;</i> <i>IV. resposta à emergência;</i> <i>V. gerenciamento do risco da fauna;</i> <i>VI. segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC);</i> <i>VII. elaboração, desenvolvimento e implantação de programas e planos aplicáveis às operações e infraestrutura aeroportuária;</i> <i>VIII. consulta aos usuários; e</i> <i>IX. transferência operacional.</i>	
QUESTIONAMENTO 14	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Edital / Item 27 - Convocação para Celebração do CONTRATO
Recomenda-se a inclusão de um item prevendo as consequências da não assinatura do CONTRATO por vontade própria do PODER CONCEDENTE, incluindo mecanismo de devolução e indenização pelo pagamento da OUTORGA	

FIXA, caso esse já tenha sido realizado pela CONCESSIONÁRIA.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. Os mecanismos de devolução e indenização, no caso de não assinatura do CONTRATO por vontade própria do PODER CONCEDENTE, estão previstos na Cláusula 33 e no item 35.4 do CONTRATO.	
QUESTIONAMENTO 15	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 1: Disposições Iniciais
Segundo a definição de Operador Aeroportuário, este será <i>“Acionista da SPE que, como licitante individual ou membro do consórcio licitante, conferiu habilitação técnica à licitante vencedora por ocasião do certame licitatório”</i> . Todavia, tal previsão conflita com o exposto no Edital que determina que o Operador Aeroportuário poderá ser contratado pelo Consórcio, conforme lê-se do item 21.17 do Edital. Neste sentido, sugere-se a elucidação e regularização do item.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. Esclarece-se que esse vínculo que será estabelecido entre a CONCESSIONÁRIA e a pessoa jurídica não transfere as operações aeroportuárias para o terceiro contratado, configurando mera prestação de assistência técnica, já que o terceiro contratado não imiscui nos deveres e obrigações que a CONCESSIONÁRIA tem perante o PODER CONCEDENTE. Adicionalmente, esclarece-se que esse vínculo que será estabelecida entre a CONCESSIONÁRIA e a pessoa jurídica não configura subcontratação das operações aeroportuárias, mas sim, conforme já exposto, mera prestação de assistência técnica.	
QUESTIONAMENTO 16	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 5: Área
A Cláusula 5.1 do CONTRATO dispõe que o sítio aeroportuário será transferido à CONCESSIONÁRIA livre e desembaraçado. As cláusulas 5.2 a 5.4, versam sobre a possibilidade de desapropriação de áreas ocupadas por terceiros no sítio, devendo a regularização das áreas, após à assinatura do CONTRATO de CONCESSÃO ficar a cargo da CONCESSIONÁRIA. Isto posto, considerando que a Cláusula 5.1 versa sobre a área estar livre e desembaraçada, enquanto as demais áreas tratam da desapropriação, questiona-se: 1. No âmbito do sítio aeroportuário existem áreas irregularmente ocupadas por terceiros? Em caso positivo, existem processos de reintegração de posse em andamento? Qual o status desses processos? 2. Entende-se que para o caso de existirem ações de desapropriação em andamento, as regularizações imobiliárias e fundiárias, bem como os custos relacionados a possível reintegração, serão arcados pelo PODER CONCEDENTE, nosso entendimento está correto? 3. Existem áreas ocupadas por terceiros que assim o sejam em razão de autorização da Infraero e/ou do PODER	

CONCEDENTE? Estas áreas serão desocupadas antes da assunção da futura CONCESSIONÁRIA como gestora do AEROPORTO? 4. Existem Áreas Ocupadas que estão comprometidas para regularização operacional, pendências da ANAC ou itens vinculados ao PEA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa os seguintes: 1. No âmbito do sítio aeroportuário existem áreas irregularmente ocupadas por terceiros? Em caso positivo, existem processos de reintegração de posse em andamento? Qual o status desses processos? Não existem ações de desapropriação em andamento e, no plano de desenvolvimento proposto, os limites patrimoniais não se modificam em relação aos atuais. Desta forma, não está contemplada a desapropriação de imóveis. Dessa forma, foi excluída a Cláusula DESAPROPRIAÇÕES do Contrato. 2. Entende-se que para o caso de existirem ações de desapropriação em andamento, as regularizações imobiliárias e fundiárias, bem como os custos relacionados a possível reintegração, serão arcados pelo PODER CONCEDENTE, nosso entendimento está correto? Não existem ações de desapropriação em andamento e, no plano de desenvolvimento proposto, os limites patrimoniais não se modificam em relação aos atuais. Desta forma, não está contemplada a desapropriação de imóveis. Dessa forma, foi excluída a Cláusula DESAPROPRIAÇÕES do Contrato. 3. Existem áreas ocupadas por terceiros que assim o sejam em razão de autorização da Infraero e/ou do PODER CONCEDENTE? Estas áreas serão desocupadas antes da assunção da futura CONCESSIONÁRIA como gestora do AEROPORTO? Conforme cláusula 5.1 do Contrato, o Complexo Aeroportuário será transferido ao concessionário livre e desembaraçado. Eventuais alterações supervenientes serão tratadas nos termos da Matriz de Risco do Contrato. 4. Existem Áreas Ocupadas que estão comprometidas para regularização operacional, pendências da ANAC ou itens vinculados ao PEA? Não existem Áreas Ocupadas que estão comprometidas para regularização operacional, pendências da ANAC ou itens vinculados ao PEA. Por essa razão, o Edital de Licitação estabelece, no seu item 11.11, que as LICITANTES são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao LEILÃO e à CONCESSÃO, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.	
QUESTIONAMENTO 17	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 5.1
A Cláusula 5.1 faz referência à subcláusula 9.23, que seria relacionada ao Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência da subcláusula 9.23. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta:	

A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação ao item abordado. Tal erro foi corrigido. A referência correta é à “subcláusula 9.4”. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>5.1. O COMPLEXO AEROPORTUÁRIO será integralmente transferido à CONCESSIONÁRIA livre e desembaraçado, mediante assinatura do TERMO DE ACEITAÇÃO PROVISÓRIA E DE PERMISSÃO DE USO DE ATIVOS, nos termos da subcláusula 9.4.</i>	
QUESTIONAMENTO 18	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 6.3.2.1.1
A Cláusula 6.3.2.1.1 faz referência às subcláusulas 12.11 e 9.9.4. em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusulas 12.11 e 9.9.4. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação ao item abordado. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 6.3.b.1.1. Além disso, as referências corretas são à “subcláusula 11.10” e “subcláusula 9.9.d”, respectivamente. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>6.3.b.1.1. a apresentação, pela CONCESSIONÁRIA, da contratação dos seguros previstos nas subcláusulas 11.10 e seguintes, com exceção daqueles referentes às atividades operacionais do AEROPORTO, os quais poderão ser contratados até o término do Estágio 2 da Fase I-A, conforme subcláusula 9.9.d);</i>	
QUESTIONAMENTO 19	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 7.2
Referida Cláusula dispõe, em síntese, que o VALOR DO CONTRATO é meramente indicativo. Considerando que o VALOR DO CONTRATO é meramente referencial, quais deverão ser os valores considerados pelas LICITANTES interessadas para o estudo do AEROPORTO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Esclarecemos que o privado tem a liberdade de considerar as premissas que julgar adequadas no planejamento da exploração do equipamento aeroportuário. Todavia, as mesmas não devem ser entregues ao poder concedente, vez que o plano de negócios da concessionária deve ser um documento interno dela. Sobre a pergunta “quais deverão ser os valores considerados pelas LICITANTES interessadas para o estudo do AEROPORTO” esclarecemos o valor do contrato considerado pela SEINFRA é de R\$ 340.361.832,54 (trezentos e quarenta milhões, trezentos e sessenta e um mil e oitocentos e trinta e dois reais e cinquenta e quatro centavos), referenciado à data-base de janeiro de 2020.	
QUESTIONAMENTO 20	

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 8.10
A Cláusula 8.10 determina que em caso de não aprovação do PTO, deverão ser adotados os prazos e procedimentos determinados na Cláusula 8.7. Frente a possibilidade de não aprovação, sugerimos que seja inserido no CONTRATO, quais são as hipóteses em que o PODER CONCEDENTE poderá proceder a não aprovação do documento, devendo esta ausência de aprovação ser fundamentada, e ainda, devendo a CONCESSIONÁRIA ser instruída sobre os pontos que deverão ser alterados/complementados para que haja a efetiva aprovação do PTO.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue. As hipóteses em que o PODER CONCEDENTE poderá proceder a não aprovação do documento, constam dos itens 9.7 (contendo todas as informações exigidas no Anexo 5 – Plano de Transferência Operacional) e 9.9. Entretanto, a SEINFRA não vê óbice que a ausência de aprovação seja devidamente fundamentada, devendo a CONCESSIONÁRIA ser instruída sobre os pontos que deverão ser alterados/complementados para que haja a efetiva aprovação do PTO. Dessa forma, a alteração será acatada e será incluído item na Cláusula 9.10, estabelecendo o seguinte: <i>“b) Em caso de não aprovação do PTO, a CONCESSIONÁRIA deverá ser instruída sobre os pontos que deverão ser alterados/complementados.”</i>	
QUESTIONAMENTO 21	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 8.19
Referida cláusula menciona que a CONCESSIONÁRIA, sub-rogará integralmente nos CONTRATOS vigentes, outrora firmados pela Infraero. Em razão disso, questiona-se: - Existem CONTRATOS a serem sub-rogados com prazos superiores ao CONTRATO DE CONCESSÃO? Se a resposta for positiva, informar quais são e disponibilizar as razões relacionados ao prazo extenso de contratação. - Considerando a obrigação da CONCESSIONÁRIA em sub-rogar os CONTRATOS anteriormente firmados, entende-se que a CONCESSIONÁRIA apenas sub-rogará nos CONTRATOS que estiverem regularizados, ou seja, os CONTRATOS em que forem identificados passivos comerciais, tais como atrasos de pagamento e irregularidade de área, ou até mesmo passivos ambientais, não serão sub-rogados, em razão do patente descumprimento contratual, estamos corretos?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue. - Não existem CONTRATOS a serem sub-rogados com prazos superiores ao CONTRATO DE CONCESSÃO. - Nos termos do CONTRATO de Concessão, em especial ao item 11.2.g, é dever da CONCESSIONÁRIA assumir integralmente os CONTRATOS que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, desde que tenham sido firmados nos termos da Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 577, de 08 de novembro de 2019, e do CONTRATO de concessão e, ainda, observadas eventuais determinações provenientes do Poder Judiciário	

em razão dos aludidos processos judiciais. Portanto, a Concessionária assumirá a posição do Operador Aeroportuário anterior, no tocante aos deveres e direitos expressamente consignados no instrumento jurídico, de maneira que, a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais. Nesses termos, o futuro concessionário tem o dever de sub-rogar referidos CONTRATOS, podendo se valer de cláusulas rescisórias, quando avaliar vantajoso os custos rescisórios frente as oportunidades de exploração por meios próprios ou por realizar contrato comercial mais vantajoso. Por fim, importa considerar que faz parte do *due diligence* do interessado a análise de possíveis litígios judiciais que levem a extinção de contratos entre o atual operador e terceiros.

QUESTIONAMENTO 22

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 8.19

Novamente em referência à Cláusula 8.19, em razão da sub-rogação dos CONTRATOS, sugere-se:

- Inserir anexo ao Edital todos os CONTRATOS Comerciais, administrativos ou outros CONTRATOS vigentes.
- Não permitir assinatura de Termos Aditivos aos CONTRATOS vigentes, a partir da Audiência Pública a ser realizada, uma vez que os Estudos e o posicionamento do PODER CONCEDENTE já estarão apresentados aos interessados.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue.

1. Os contratos comerciais são públicos e estão disponíveis no DATA ROOM do PMI.
2. Em virtude da assinatura do novo convênio de delegação não serão celebrados novos contratos, porém é necessário celebrar termos aditivos de prazo visando manter contratos que estejam expirando, até que ocorra o leilão e a assinatura do Contrato, quando então serão subrogados pela futura Concessionária.

Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.

QUESTIONAMENTO 23

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 8.28 / Item “a”

Segundo consta do item “a”, da Cláusula 8.28 do CONTRATO, “A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o PGI no Estágio 3 em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias da DATA DE EFICÁCIA”.

Todavia, conforme consta das cláusulas 8.6 a 8.10 do CONTRATO, haverá a apresentação do PTO, que será passível de não aprovação do PODER CONCEDENTE, por razões desconhecidas, já que não há rol, seja taxativo, seja exemplificativo inserido no CONTRATO.

Cientes de tal situação, tem-se que tal procedimento poderá atrasar, em demasia, todo o transcorrer das fases de transição. Neste sentido, para que não haja qualquer penalização à CONCESSIONÁRIA, por fatos que está não tenha dado causa, sugere-se que o prazo de 180 dias para apresentação do PGI seja contado a partir do início do Estágio 3, e não da data de eficácia, como consta na Cláusula.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue.

Esclarece-se que o processo de transferência das operações de um Aeroporto requer um planejamento minucioso por parte do novo Operador Aeroportuário. A ausência desse planejamento, aumenta a possibilidade de ocorrer falhas relacionadas à descontinuidade das operações, quando no início da atuação do novo Operador, gerando graves consequências para todos os usuários do Aeroporto. Nesse contexto, insere-se o Plano de Transferência Operacional (PTO), anexo 5 do contrato. O PTO configura-se em um registro escrito das ações e dos planos específicos que a Concessionária pretende desenvolver, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações aeroportuárias. A Concessionária deve apresentar ao PODER CONCEDENTE o PTO para a assunção de todas as atividades relacionadas ao Aeroporto, contendo todas as informações exigidas em contrato. Concomitante à elaboração do PTO, a Concessionária deve implementar algumas ações, sendo que algumas dessas ações são requisitos para a aprovação do PTO. Essas ações dizem respeito à transferência sem interrupção das operações aeroportuárias e à garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo.

O documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo 1 do contrato de concessão que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. Complementarmente, destaca-se que, na gestão do Contrato de Concessão, o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), conforme descrito no Anexo 6 ao Contrato, é a ferramenta que tem por objetivo assegurar ao PODER CONCEDENTE e demais partes interessadas no Complexo Aeroportuário que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento do nível de serviço e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período compreendido no PGI, ou seja, é um documento elaborado pela Concessionária a fim de consolidar o planejamento de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária sob sua responsabilidade durante a vigência do contrato de concessão. Deve conter informações básicas e estratégicas de curto, médio e longo prazo que nortearão a sua atuação ao longo da execução do objeto da concessão.

Nesse sentido, entende-se que a elaboração do PGI não depende da aprovação do PTO, por se tratarem de documentos com objetivos distintos.

Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.

QUESTIONAMENTO 24

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 8.35
--------------	-----------------------------------

A Cláusula 8.35, determina versa sobre a possibilidade de o anteprojeto não ser assinado.

Neste sentido, a fim de dar maior transparência ao procedimento, sugere-se a discriminação de quais poderão ser as razões para a não aprovação do PODER CONCEDENTE.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue.

O Anteprojeto deverá ser elaborado de acordo com o PEA, devendo conter os elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado, para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, permitindo a avaliação do método aplicado e do prazo de realização do investimento. Uma vez que a regulação de investimentos e obras tem por objetivo acompanhar os resultados obtidos, dispôs-se na minuta de Contrato que a apresentação de Anteprojeto ao PODER CONCEDENTE visa demonstrar o atendimento aos requisitos de infraestrutura do Contrato

de Concessão. Conforme consta no item 9.32, que o ANTEPROJETO deverá ser elaborado de forma a atender os índices e as especificações constantes do PEA, devendo conter os elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado, para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, permitindo a avaliação do método aplicado e do prazo de realização do investimento. A não aprovação decorreria de não-conformidade do Anteprojeto aos requisitos constantes no contrato, nos seus anexos e com a legislação e regulamentação do setor em vigor à época da realização do investimento, em especial ao RBAC nº 154, na sua versão vigente, ou com as informações contidas no PEA. como, por exemplo, os relacionados a estimativas incorretas, falhas de projeto, despesas e obrigações adicionais para atendimento dos investimentos obrigatórios, dos parâmetros mínimos de dimensionamento, e da qualidade na prestação do serviço. Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.	
QUESTIONAMENTO 25	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 - CONTRATO Cláusula 9: Bens da CONCESSÃO
A Cláusula 9 trata especificamente dos Bens relativos à CONCESSÃO, descrevendo em quais hipóteses estes poderão ser alienados, bem como quais seriam estes e como deverão ser amortizados pela CONCESSIONÁRIA. Todavia, não há qualquer disposição relacionada à vida útil dos bens, bem como ao fato de que alguns bens poderão vir a ser substituídos por tecnologias mais atuais. Neste sentido, sugerimos que tais ponderações sejam tratadas na minuta do CONTRATO.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. As disposições referentes à vida útil encontram-se no item 10.15.i) e novas tecnologias são tratadas ao longo do CONTRATO, em especial no item 11.12.	
QUESTIONAMENTO 26	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO / Cláusula 9.5
A Cláusulas 9.5 dispõe que <i>“Ficam previamente autorizadas pelo PODER CONCEDENTE a alienação ou doação de bens móveis reversíveis inadequados ou inservíveis à CONCESSÃO, observado o disposto nas subcláusulas 10.5.1 e 10.6.”</i> Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusulas 10.5.1, enquanto a cláusula 10.6 não tem qualquer relação com bens reversíveis. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 10.7. Além disso, as referências corretas são “subcláusulas 10.7.a e 10.8”. O	

texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>10.7. Ficam previamente autorizadas pelo PODER CONCEDENTE a alienação ou doação de bens móveis reversíveis inadequados ou inservíveis à CONCESSÃO, observado o disposto nas subcláusulas 10.7.a) e 10.8.</i>	
QUESTIONAMENTO 27	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 11.4 / Item “d”
O item dispõe que “<i>d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 18.2.20 deste CONTRATO.</i>”. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusula 18.2.20. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A referência correta é à “subcláusula 17.2.q”. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>11.4.d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO;</i>	
QUESTIONAMENTO 28	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 11.5 / Item “i”
O item dispõe que “<i>Dar conhecimento ao PODER CONCEDENTE das alterações das condições de qualquer financiamento referido na subcláusula 12.5.9, assim como da contratação de qualquer novo financiamento, sendo vedada</i>”. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusula 12.5.9. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A referência correta é à “subcláusula 11.5.h”. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>11.5.i) Dar conhecimento ao PODER CONCEDENTE das alterações das condições de qualquer financiamento referido na subcláusula 11.5.h), assim como da contratação de qualquer novo financiamento, sendo vedada:</i>	

QUESTIONAMENTO 29	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 11.11 / Item “h”
O item dispõe que <i>“Sem prejuízo do disposto na subcláusula 12.11.4, toda alteração promovida nos CONTRATOS de apólices de seguros, incluindo as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente informadas ao PODER CONCEDENTE”</i>. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusula 12.11.4. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 11.10.h. Além disso, a referência correta é à “subcláusula 11.10.d”. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>11.10.h) Sem prejuízo do disposto na subcláusula 11.10.d), toda alteração promovida nos contratos de apólices de seguros, incluindo as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente informadas ao PODER CONCEDENTE;</i>	
QUESTIONAMENTO 30	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 12
Sugere-se a inclusão de cláusula relacionada a obrigação do PODER CONCEDENTE frente a passivos ambientais, contratuais ou de qualquer espécie, que não tenham sido previamente comunicados à CONCESSIONÁRIA.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. Quanto aos passivos ambientais, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Poder Concedente, conforme item 17.2.q, custos relacionados aos passivos ambientais que não sejam conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do edital do leilão da concessão. Nesse sentido, para fins do disposto no item 17.2.q do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTE. A SEINFRA reitera que os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica - EVTE não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido.	
QUESTIONAMENTO 31	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as

	seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 12
Sugere-se a inclusão de uma cláusula que disponha sobre a obrigatoriedade de o PODER CONCEDENTE disponibilizar à CONCESSIONÁRIA todas as licenças, autorizações, permissões, dentre outros documentos necessários, que estejam válidos ou até mesmo o histórico destes, a fim de que a CONCESSIONÁRIA possa avaliar o trâmite necessário ao perfeito funcionamento do AEROPORTO.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a redação não será alterada. Nos termos do item 11.11 da minuta de Edital, As LICITANTES são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO. Ressalta-se, ainda, que as licenças, autorizações, permissões e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da SEINFRA, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. Isto posto, a obrigação de levantar tal informação é das interessadas, que deverão fazê-lo diretamente junto ao atual operador aeroportuário - INFRAERO.	
QUESTIONAMENTO 32	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 16.10 (16.10.c.1; 16.10.c.2)
Os itens 16.10.c.1. e 16.10.c.2., tratam do rol exemplificativo de fontes de receitas não tarifárias, versando sobre aluguel de hangares e áreas. Todavia, o artigo 42 do Código Brasileiro da Aeronáutica, é claro em afirmar que, não se aplica a Lei de Locações para áreas aeroportuárias. Neste sentido, a fim de evitar-se questionamentos futuros à CONCESSIONÁRIA, sugere-se a substituição do termo “aluguel” por “cessão”.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a disposição constante da minuta do Edital será parcialmente aceita e o termo “aluguel” será substituído por “alocação”, nos termos da Resolução ANAC nº 302/2014, que se aplica a todos os aeródromos públicos, e a redação dos itens 16.5.c e 16.5.e. será alterada. JUSTIFICATIVA: Os contratos firmados entre a Concessionária e terceiros possuirão natureza jurídica de direito privado, conforme subcláusulas 26.3 e 29.1 do Contrato. A exploração de atividades econômicas que envolva a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário seguirá o regime previsto no Capítulo X do Contrato. No caso presente, consideramos a Resolução ANAC nº 302 de 05/02/2014, que “estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias.” O termo “alocação” da Resolução não apresentam qualquer remissão ao Direito Civil ou à Lei de Locações, assumindo tão somente o significado de “destinação” ou “distribuição” (das áreas pelo administrador aeroportuário).	
QUESTIONAMENTO 33	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 16.13
A Cláusulas 16.13 dispõe que <i>“A celebração de CONTRATOS com prazo de vigência superior ao período da CONCESSÃO fica condicionada à aprovação do PODER CONCEDENTE e da SAC, na forma das Cláusulas 17.14.1 e 11.10.3.”</i>. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência das subcláusulas 17.14.1 e 11.10.3. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 16.14. Além disso, a referência correta é “subcláusulas 16.15.a e 11.9.c”. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>16.14. A celebração de contratos com prazo de vigência superior ao período da CONCESSÃO fica condicionada à aprovação do PODER CONCEDENTE e da SAC, na forma das Cláusulas 16.15.a) e 11.9.c).</i>	
QUESTIONAMENTO 34	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 16.14 (16.14.a.1; 16.14.a.2; 16.14.a.3)
As subcláusulas mencionadas, referenciam a cláusula 17.14.1 do CONTRATO. Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência da subcláusula 17.14.1. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação aos itens abordados. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 16.15.a. Além disso, a referência correta em todos os itens citados é “subcláusula 16.15.a. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>16.15.a.1. A autorização prevista na Cláusula 16.15.a) fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade do PODER CONCEDENTE, sendo que qualquer negativa não enseja, em qualquer hipótese, reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.</i> <i>16.15.a.2. Uma vez conferida a autorização prevista na Cláusula 16.15.a), fica também expressamente aprovada a manutenção do contrato em questão, em caso de extinção antecipada da CONCESSÃO.</i> <i>16.15.a.3. Os contratos previamente autorizados nos termos da Cláusula 16.15.a) deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo da CONCESSÃO;</i> <i>16.15.a.4. Caso o contrato comercial preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, essa deverá ter, na hipótese prevista na Cláusula 16.15.a), valor percentual igual ou crescente e periodicidade constante ao longo de todo o contrato;</i>	
QUESTIONAMENTO 35	

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 17.2
Sugere-se a inclusão de excludente, em caso de o erro nas projeções e estimativas, partirem de dados erroneamente fornecidos pelo PODER CONCEDENTE.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor ao PODER CONCEDENTE um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto no Estudos de Viabilidade selecionado, devendo a LICITANTE fazer suas próprias análises e estimativas necessárias para a precificação da PROPOSTA ECONÔMICA. A Cláusula 11.10 da Minuta de Edital traz que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO objeto da CONCESSÃO e à sua exploração, disponibilizados no sítio da SEINFRA, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da CONCESSÃO, não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o PODER CONCEDENTE perante a LICITANTE ou perante a futura CONCESSIONÁRIA.	
QUESTIONAMENTO 36	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 17.2.i.1
A subcláusula 17.2.i.1. dispõe que <i>“em caso de materialização do risco da subcláusula 18.2.9, a CONCESSIONÁRIA terá direito à adequação automática dos cronogramas de investimento da CONCESSÃO e não poderá sofrer quaisquer penalidades ou descontos em sua remuneração, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro contratual porventura cabível.”</i> Todavia, em consulta à minuta do CONTRATO, não identificamos a existência da subcláusula 18.2.9. Neste sentido, pedimos que esse ponto seja elucidado e referenciado corretamente.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava um erro com relação ao item abordado. Tal erro foi corrigido. A numeração da cláusula mencionada foi alterada, em função das adequações à minuta de Contrato apresentada, passando a vigorar com a numeração 17.2.h.1. Além disso, a referência correta no item citado é “subcláusula 17.2.h. O texto passa vigorar com a seguinte redação: <i>17.2.h.1. em caso de materialização do risco da subcláusula 17.2.h), a CONCESSIONÁRIA terá direito à adequação automática dos cronogramas de investimento da CONCESSÃO e não poderá sofrer quaisquer penalidades ou descontos em sua remuneração, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro contratual porventura cabível;</i>	
QUESTIONAMENTO 37	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as

	seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 20.1
As revisões quinquenais serão obrigatórias?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que a REVISÃO ORDINÁRIA representa mecanismo contratual obrigatório pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a possibilidade de revisão de premissas contratuais para manutenção da adequação e eficiência do serviço público concedido.	
QUESTIONAMENTO 38	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO Cláusula 21.2
Sugere-se a inserção de prazo máximo para que o PODER CONCEDENTE avalie a Proposta Apoiada.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. No contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das EMPRESAS AÉREAS e/ou operadores de AVIAÇÃO GERAL - oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação do PODER CONCEDENTE. Neste sentido, não é possível precisar qual o tempo máximo para análise, que poderá variar em função da complexidade da PROPOSTA APOIADA apresentada.	
QUESTIONAMENTO 39	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 – CONTRATO
Sugere-se a revisão de todas as referências constantes no CONTRATO, estando estas aqui dispostas ou não, em vista de ter sido verificado diversos erros dessa espécie que dificultam e impossibilitam a compreensão do CONTRATO.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que foi realizada a revisão de todas as referências constantes no CONTRATO, no EDITAL e em seus anexos.	
QUESTIONAMENTO 40	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Apêndice B - Anexo 20.1 - SEINFRA/DTA
A área descrita no Apêndice B como de propriedade da INFRAERO é considerada Civil, passiva de exploração comercial assim como as demais áreas do sítio aeroportuário?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que a área de propriedade da INFRAERO, na cor verde na figura a	

seguir, não faz parte da presente concessão e por isso não é passiva de exploração pela CONCESSIONÁRIA.



Conforme PLANTA GERAL / ÁREA PATRIMONIAL, código BH.01/003.01/003250/00, de junho de 2019, constante do Apêndice B, o sítio aeroportuário (em amarelo) remonta a aproximados 184,8 ha (parcialmente regularizada). Trata-se da área atualmente interna ao muro/cerca patrimonial e já de posse pelo atual operador aeroportuário. Outras áreas, que o futuro Concessionário julgue necessárias para o projeto de ampliação do aeroporto, deverão ser, às suas custas, futuramente adquiridas, assegurada a declaração de utilidade pública (DUP), caso se faça necessária.

QUESTIONAMENTO 41

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Anexo 20 - Cláusula 10.2

Existe previsão de desapropriação em função de possível impacto operacional?

Resposta:

Não existem ações de desapropriação em andamento e, no plano de desenvolvimento proposto, os limites patrimoniais não se modificam em relação aos atuais. Desta forma, não está contemplada a desapropriação de imóveis. Dessa forma, foi excluída a Cláusula DESAPROPRIAÇÕES do Contrato.

QUESTIONAMENTO 42

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Anexo 20 - Cláusula 11.6

Qual é a infraestrutura aeroportuária para transporte aéreo regular existente no AEROPORTO?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que as informações sobre a infraestrutura aeroportuária para transporte aéreo regular existente no AEROPORTO encontram-se dispostas no DATA-ROOM do PMI, disponível a todo e qualquer interessado no sítio da SEINFRA na internet: <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/images/documentos/pmi-aeroporto->

pampulha/DataRom_Aeroporto_Pampulha.zip	
Estas informações também podem ser encontradas no Plano Diretor do Aeroporto de Belo Horizonte - Pampulha/Carlos Drummond de Andrade/MG (SBBH), aprovado pela Portaria nº 2.159/SIA, de 27 de junho de 2017, disponível no DATA-ROOM, e no “Relatório de Análise de Gestão” elaborado pelo LabTrans para a SAC, disponível no sítio do Minfra: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/belo-horizonte-pampulha-pdf.	
QUESTIONAMENTO 43	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_item 3.3 e 3.2.3
Existe previsão de realocação das instalações e equipamentos descritos no item 3.2.3 do PEA?	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que no que se refere a realocação de instalações e equipamentos relativos aos pontos elencados no item 3.2.3 (Serviços de Informação Aeronáutica (AIS), Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM), Meteorologia (MET), Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo e Busca e Salvamento (SAR), não existe previsão até a presente data.	
QUESTIONAMENTO 44	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1 - PEA_item 3.5
O mix de aeronaves no PEZR aprovado pela ANAC está condizente com as aeronaves previstas para operar em acordo com o objeto contratual?	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que o Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) representa a área de impacto dos ruídos aeronáuticos em decorrência da operação dos aeródromos e visa preservar o desenvolvimento do sítio aeroportuário em harmonia com seu entorno. No aeroporto em tela, a Infraero apresentou, no ano de 2012, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído (PBZR). Este documento imprime as curvas de 65 e 75 dB (a partir do eixo da pista de pouso e decolagem, projetando as até uma determinada distância que varia conforme o movimento anual do aeroporto. Está sendo finalizado o processo para o Registro do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) na ANAC: Processo 00065.065711/2019-93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065.095120/2015-17 - Validação de Curvas de Ruído (Portaria nº 808/SIA, de 20 de março de 2020). O plano em vigor completo pode ser visualizado na íntegra no site da INFRAERO em https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2020/11/Planta_PEZR-SBBH.pdf. O mix de aeronaves adotado pela INFRAERO, conforme segue, extraído do PEZR mais recente, está condizente com as aeronaves previstas para operar em acordo com o objeto contratual.	
QUESTIONAMENTO 45	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1 - PEA_item 3.5
Será necessário realizar uma revisão do PEZR?	

Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o PEZR foi elaborado em conformidade com as diretrizes estabelecidas por meio do RBAC nº 161, da ANAC, e é prevista a sua atualização sempre que ocorrerem alterações de natureza física ou operacional no aeroporto, conforme orientação contida na Subparte B, item “161.13 – Disposições Gerais”, daquele Regulamento. O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado recentemente, em 2020, em atendimento ao RBAC 161.	
QUESTIONAMENTO 46	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_Tabela A - item 3
Existe previsão de remoção ou de obstáculos em desacordo como PBZPA aprovado e a Portaria n.º 957/GC3/2015?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que a Infraero hoje não possui um PBZPA da Situação atual do Aeroporto de Pampulha. Junto ao Plano Diretor (PDir) foi anexado um Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo (PEZPA), datado de outubro de 2013. No entanto, em 14 de julho de 2015, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA aprovou os atuais PBZPA e Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA) pela Portaria nº 04/ICA, em que se encontram as atuais superfícies limitadoras de obstáculos em vigor. Caberá à Concessionária mantê-lo atualizado durante todo o período da concessão. No portal AGA tem o PBZPA aprovado para o aeroporto em 2015, pela Portaria DECEA nº 04/ICA. Os arquivos estão disponíveis no sítio do DECEA: Portaria: https://servicos.decea.gov.br/static/aga/planos/99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd/portaria.pdf PBZPA: https://servicos.decea.gov.br/aga/?i=planos&view=99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd&pln=PBZPA PBZPANA: https://servicos.decea.gov.br/aga/?i=planos&view=99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd&pln=PZPANA Algumas edificações desativadas da área militar (CIAAR) e elevações do terreno que estão dentro da faixa de pista, constituem um risco à segurança aeronáutica, ou seja, existe previsão de remoção de obstáculos em desacordo com o PBZPA aprovado.	
QUESTIONAMENTO 47	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_Tabela A-item 2
O item 2 do PEA poderia ser atendido por solução técnica equivalente aprovado pelos órgãos competentes?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que, se a solução proposta para o item 2 atender o RBAC nº 154, na sua versão vigente, e o anexo 14 da ICAO, sendo condizente à todas as leis, regulamentos e normas aplicáveis às operações e infraestrutura aeroportuária, notadamente as editadas pela ANAC, pelo COMAER e pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA para aeronaves Código 3C, e desde que não comprometa a criação de novos hangares no setor sul ou o tempo de ocupação da PPD, esta SEINFRA não vê óbice, lembrando que a Concessionária será responsável pelo cumprimento das exigências estabelecidas no RBAC nº 154, ou outros normativos que o modifiquem ou substituam, quanto à compatibilidade com as características físico operacionais	

do Aeroporto.	
QUESTIONAMENTO 48	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_Tabela A-item 3
O que seria aeronaves de código 3 descritas no item 3 do PEA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a sua contribuição e informa que a redação do item 3 da TABELA A do PEA apresenta um erro, dificultando seu entendimento, alterando-se a redação da mesma para, onde se lê “(para aeronaves código 3)”, leia-se “(para aeronaves código 3C)”. De maneira a uniformizar, também será alterada a redação no item 2 TABELA A do PEA para, onde se lê “para aeronaves Código C”, leia-se “para aeronaves Código 3C”.	
QUESTIONAMENTO 49	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_Tabela A - item 3
Quais são os obstáculos constatados dentro da faixa de pista que possuem influência na operação de aeronaves de código 3?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que os obstáculos constatados dentro da faixa de pista tratam-se de algumas edificações desativadas da área militar (CIAAR) e elevações do terreno que estão dentro da faixa de pista. Esses obstáculos constituem um risco à segurança aeronáutica e, assim, considera-se a sua remoção, prevista na Fase 1, conforme item 3 da TABELA A – Intervenções obrigatórias e prazos limites, do Anexo 1 - PEA, demonstrado na figura abaixo:	
QUESTIONAMENTO 50	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5-PTO_item 3.6
Qual a classificação do AEROPORTO em relação ao RBAC 153?	

Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, de acordo com a Portaria nº 1.540/SIA , de 12 de junho de 2020, está classificado como Classe II: <i>(ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);</i>	
QUESTIONAMENTO 51	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1-PEA_item 3.12
Qual a categoria do SESCINC, quais são os CCI's existentes e existe obrigatoriedade de manter a categoria existente?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que o aeroporto hoje está homologado para NPCR5 – Classe II. Os CCI's existentes são: SCANIA AP2 (18DOSA544) e IVECO MAGIRUS (01DOSA119).	
QUESTIONAMENTO 52	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo II_Cláusula 4
Qual a classificação do AEROPORTO prevista no objeto contratual diante da RBAC 153?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, de acordo com a Portaria nº 1.540/SIA , de 12 de junho de 2020, está classificado como Classe II: <i>(ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);</i>	
QUESTIONAMENTO 53	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5-PTO_item 4.1.4.6
O Terminal de Passageiros já atende os critérios de acessibilidade?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece o que se segue. Informamos que atualmente o terminal de passageiros do Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte/MG, não cumpre todos os requisitos regulamentares de acessibilidade, mas a CONCESSIONÁRIA deverá realizar as adequações cabíveis, notadamente NBR 9050:2015, NBR 16537:2016, NBR 9077:2001 e NM 313:2007, atendendo ao previsto na Cláusula 4.1.4.6 do PTO: <i>4.1.4.6. revisão e melhoria das condições de infraestrutura em termos de acessibilidade em função das normas vigentes;</i>	
QUESTIONAMENTO 54	

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III -item 11.4
Quem será responsável por realizar a conclusão e manutenção das condicionantes vigentes da LO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração foi concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato, na subcláusula 11.4 atribui à Concessionária a responsabilidade de: <i>b) Providenciar todas as licenças ou complementação das licenças, inclusive ambientais, necessárias para a execução das obras do AEROPORTO junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal devendo observar as condicionantes previstas nas licenças ambientais obtidas pelo PODER CONCEDENTE e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela CONCESSIONÁRIA; c) Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças ambientais do AEROPORTO, inclusive com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais; d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO; e) Responsabilizar-se pelas renovações e aditamentos de todas as licenças, inclusive ambientais, necessárias para a plena operação do AEROPORTO, durante a vigência deste CONTRATO.</i> Bem como consta na subcláusula 17.3 do Contrato: <i>j) cumprimento de condicionantes de licenças ambientais.</i> Assim, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante da minuta de Contrato. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto, podendo, inclusive, pleitear junto ao órgão ambiental competente alterações na licença ambiental previamente concedida e, conseqüentemente, das condicionantes ambientais definidas, para melhor se adaptar à nova realidade do aeroporto e seus planos de expansão.	
QUESTIONAMENTO 55	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5- PTO
Será necessário a implantação de Programas ambientais pela CONCESSIONÁRIA, haja vista que na Licença de Operação não há previsão?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração foi concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato, na subcláusula 11.4 atribui à Concessionária a responsabilidade de: <i>d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO.</i> Assim, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade	

com o constante da minuta de Contrato e com as licenças ambientais vigentes. DE maneira complementar a Tabela IDS, do Anexo 10 – Quadro de Indicadores de Desempenho – QID, menciona alguns programas ambientais que devem ser implantados pela Concessionária. Todavia, cumpre destacar, que informações complementares sobre os programas ambientais constam do Caderno IV. Estudos Ambientais elaborado para o Aeroporto.	
QUESTIONAMENTO 56	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_item 5
As manutenções dos prédios da torre KF's serão da CONCESSIONÁRIA ou toda a operação e manutenção será do órgão controlador previsto no CONTRATO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a manutenção do prédio da TWR será de responsabilidade de INFRAERO, conforme cláusula 4.2 do Contrato: <i>“4.2. Não se inclui no objeto da CONCESSÃO a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do AEROPORTO, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, conforme item 3.2 do CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO e detalhamento constante do PEA.”</i> Quanto as KF's a manutenção ficará à cargo da futura CONCESSIONÁRIA.	
QUESTIONAMENTO 57	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Cláusula10.2
Há em curso alguma negociação para ocupação de área do Complexo Aeroportuário, por órgãos e/ou entidades do Poder Público?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que não há nenhuma negociação neste sentido. Insta lembrar que a área do hangar do Governo Estado de Minas Gerais não faz parte do sítio aeroportuário, conforme consta na Matrícula 39.075.	
QUESTIONAMENTO 58	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Como serão tratados os passivos ambientais não identificados no âmbito do licenciamento ambiental, pretéritos ao certame licitatório?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que quanto aos passivos ambientais não identificados até o momento da publicação do Edital, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Poder Concedente, conforme item 11.4.d, custos relacionados aos passivos ambientais que não sejam conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do edital do leilão da concessão. Nesse sentido, para fins do disposto no item 11.4.d do Contrato, são	

considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levar em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTE. A SEINFRA reitera que os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica - EVTE não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido.	
QUESTIONAMENTO 59	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 -PTO
Serão disponibilizados todos os documentos referentes aos projetos, planos, plantas de cadastros protocoladas, cartas e mapas, atualizados em As Built?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que os projetos e plantas disponíveis sobre o AEROPORTO poderão ser obtidos no DATA-ROOM do PMI, disponível a todo e qualquer interessado no sítio da SEINFRA na internet: http://www.infraestrutura.mg.gov.br/images/documentos/pmi-aeroporto-pampulha/DataRom_Aeroporto_Pampulha.zip, porém não serão elaborados projetos, planos, plantas, cartas e mapas atualizados, exceto os que forem disponibilizados pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO.	
QUESTIONAMENTO 60	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 -PTO
Serão disponibilizados todos os projetos, planos, plantas, documentos, estudos, sistemas e outros materiais corpóreos ou não, com assinatura e ART do responsável técnico?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as plantas e documentação técnica das edificações serão fornecidas, porém sem nenhum tipo de atualização serão disponibilizados pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO, porém sem nenhum tipo de atualização. Os planos definidos por norma como obrigatórios serão apresentados quando do início da transição operacional. Demais estudos e outros materiais corpóreos não existe previsão de disponibilização.	
QUESTIONAMENTO 61	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 -PTO
Serão disponibilizadas à CONCESSIONÁRIA as plantas executivas atualizadas das edificações contempladas nas cessões de área?	

Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as plantas e documentação técnica das edificações serão fornecidas, porém sem nenhum tipo de atualização, serão disponibilizados pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO, porém sem nenhum tipo de atualização. Os planos definidos por norma como obrigatórios serão apresentados quando do início da transição operacional. Demais estudos e outros materiais corpóreos não existe previsão de disponibilização.	
QUESTIONAMENTO 62	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 6- PMI_Item 3
A CONCESSIONÁRIA deverá seguir o Plano Diretor PDIR aprovado por meio da Portaria ANAC?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o documento elaborado pelo operador de aeródromo que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, de acordo com a regulamentação de segurança operacional da ANAC. O PDIR estabelece um conjunto de diretrizes que orienta a implantação, o desenvolvimento e a expansão da infraestrutura aeroportuária, de maneira ordenada e ajustada à evolução do transporte aéreo para a melhor aplicação de investimentos. O regulamento atual da ANAC não exige a elaboração e gerenciamento de Plano Diretor de aeroporto, pois a aprovação de PDIR é requisito obrigatório apenas para aeródromos que recebem voos de empresas aéreas que prestam serviço de transporte aéreo regular de passageiros ou carga. Adicionalmente, a SEINFRA esclarece que o Contrato de Concessão determina, como dever da Concessionária, atender às disposições legais e regulamentares, incluindo determinações da ANAC: <i>"11.2.a) Cumprir e fazer cumprir integralmente o CONTRATO, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações do PODER CONCEDENTE e da ANAC, na condição de ente regulador, editadas a qualquer tempo."</i> Dessa maneira, o Contrato de Concessão reitera o cumprimento aos regulamentos técnicos da Agência, dentre eles as normas relativas ao Plano Diretor. Complementarmente, destaca-se que, na gestão do Contrato de Concessão, o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), Anexo 06 ao Contrato, é a ferramenta que tem por objetivo assegurar à SEINFRA e demais partes interessadas no Complexo Aeroportuário que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações necessárias para o cumprimento dos requisitos contratuais. Nesse sentido, o Anexo 06 determina que o PGI observe as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária e que seja consistente com os planos e programas existentes para o aeroporto: <i>"1.4. O PGI deverá estar condizente a todas as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela CONCESSIONÁRIA, bem como ser consistente com os demais planos e programas existentes para o aeroporto."</i> De forma a possibilitar ainda maior clareza da necessidade do PGI observar o Plano Diretor (PDir) e a articulação com os envolvidos no aeroporto, acrescentou-se ao Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) a seguinte determinação: <i>"3.6. O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos pertinentes, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com</i>	

entidades da sociedade da área de influência do aeroporto."

Por fim, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

QUESTIONAMENTO 63

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 6- PMI_Item 3

Em relação as áreas para receitas não tarifárias indicadas no Plano Diretor aprovado na ANAC, os custos deverão ser suportados pela CONCESSIONÁRIA?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que as áreas para receitas não tarifárias são aquelas destinadas a atividades comerciais desenvolvidas no Aeroporto, assim entendidas as áreas que compreendam as seguintes atividades: estacionamentos com fins lucrativos; lojas; áreas cedidas a terceiros com remuneração para a concessionária, incluindo hangares, pátios de hangares, áreas para desenvolvimentos imobiliários, áreas de empresas de aluguel de veículos; áreas para uso de suporte à operação aeronáutica com remuneração para a concessionária (áreas alugadas a empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo – ESATAs, linhas aéreas e fornecedores de combustível de aviação).

A remuneração poderá ser livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias. Para todos os fins, as receitas não tarifárias são consideradas aleatórias, o que significa que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, tampouco a quaisquer indenizações pelos investimentos realizados, ainda que o empreendimento associado tenha sido objeto de aceite pelo Poder Concedente.

Lembramos que o documento referência para a exploração é o Anexo 1 – PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA), que detalha o objeto da CONCESSÃO e determina as obrigações e condições de exploração do AEROPORTO pela CONCESSIONÁRIA, e não o Plano Diretor Aeroportuário (PDir), que inclusive inclui a área hoje pertencente à INFRAERO (antigo CIAAR), que não faz parte do sítio aeroportuário e nem do objeto desta Concessão.

QUESTIONAMENTO 64

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 -PTO

Será disponibilizado histórico de acidentes envolvendo aeronaves, dentro do Sítio Aeroportuário?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que estas informações podem ser obtidas com a atual operadora, INFRAERO, durante o processo de transição operacional.

QUESTIONAMENTO 65

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as
----------------------	---

	seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Passivos ambientais causados por terceiros, e não pela INFRAERO, cujo quais não tenham sido pacificados durante a gestão, serão assumidos pela INFRAERO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que quanto aos riscos ambientais, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Póde Concedente, conforme item 17.2.q e 11.4.d, custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.	
QUESTIONAMENTO 66	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 - PTO
Será disponibilizado histórico de boletins de ocorrência que tiverem relação com o AEROPORTO, considerando queimadas, furtos, roubo ou demais ações de risco?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que estas informações podem ser obtidas com a atual operadora, INFRAERO, durante o processo de transição operacional.	
QUESTIONAMENTO 67	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1_Item 4
Em caso de matrículas faltantes ou inexistência de matrículas para determinadas áreas, entende-se que a SEINFRA irá arcar com os custos relativos à unificação?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que a matrícula 39.075, que engloba todo o sítio aeroportuário, encontra-se relacionada no Apêndice A, e conforme subcláusula 5.4, a CONCESSIONÁRIA se responsabiliza pela manutenção da atualização da situação do AEROPORTO quanto aos aspectos imobiliários, fundiários e de registro de imóveis ao longo do PRAZO DO CONTRATO.	
QUESTIONAMENTO 68	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 Tabela “A”
Os itens 2 e 3 das obrigações constantes do PEA, referenciam uma execução de obras para regularização operacional considerando a classificação 3C, parte destas regularizações estão em área de propriedade da INFRAERO conforme cláusula 5 – Área do CONTRATO. Em razão do mencionado, questiona-se: 1. A regularização destes itens será custeada pela Licitante? 2. Se o Edital solicita enquadramento na Aviação Geral porque desta regularização para 3C? Isto posto, sugere-se que a remoção destes itens do PEA, bem como qualquer menção no Edital, CONTRATO e demais	

anexos, considerando estes itens como futura demanda.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que: 1. Conforme subcláusula 5.3, eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, posteriores à celebração do CONTRATO, serão de integral responsabilidade da CONCESSIONÁRIA; 2. Em função do Centro de Manutenção da Azul, baseado na Pampulha, que recebe aeronaves 3C, como o ATR 72 e os jatos da Embraer ERJ 190-400 (E195-E2). A ANAC certificou, pela Portaria nº 2.829/sia, de 11 de setembro de 2018, o SBBH para operar aeronaves até o código 4C (A319/320, B737/B738, E190/195) e aeronaves executivas com limite até o referido código. A SEINFRA informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas.	
QUESTIONAMENTO 69	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1 - PEA - item 5
Os custos de readequação das obras executadas ou parcialmente executadas pela INFRAERO, em virtude de erro de engenharia, serão suportados pela SEINFRA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. Entre as obrigações previstas nos PEA (Plano de Exploração Aeroportuária), destaca-se a cláusula 4.1.1 que esclarece que as obrigações do concessionário estabelecidas em contrato aplicam-se às áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, objeto da concessão: <i>"4.1.1. A exploração da infraestrutura aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil do Aeroporto, composta pela área do sítio aeroportuário delimitada nas plantas constantes do Apêndice B deste PEA, que constitui universalidade, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986."</i> Prevê ainda o PEA, em seu item 4.2, que <i>"Durante todo o prazo da concessão, caberá à CONCESSIONÁRIA, nos termos do Contrato de Concessão, tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à aquisição de áreas para ampliação do sítio aeroportuário civil e para readequações para atendimento às normas de segurança operacional."</i>	
QUESTIONAMENTO 70	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1 - PEA_Tabela A - item 3
Existem obstáculos operacionais não descritos no Plano de Zona de Proteção Aeroportuária (PBZPA) aprovado no DECEA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que, no portal AGA do Comar, tem um Plano Básico de Zona de Proteção aprovada para o aeroporto de 2015, pela Portaria DECEA nº 04/ICA, de 14 de julho de 2015. Esses arquivos estão disponíveis no site: https://servicos.decea.gov.br/aga/?i=planos&q=aero:	

Portaria: https://servicos.decea.gov.br/static/aga/planos/99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd/portaria.pdf PBZPA: https://servicos.decea.gov.br/aga/?i=planos&view=99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd&pln=PBZPA PBZPANA: https://servicos.decea.gov.br/aga/?i=planos&view=99b60736-b4d2-4ee6-998aef65b9b026dd&pln=PZPANA .	
QUESTIONAMENTO 71	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1 - PEA_Tabela A - item 5
Quais as condições das cercas patrimoniais e operacionais dos Complexo Aeroportuário?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Esclarecemos que foram identificadas, nos estudos recebidos no âmbito do PMI nº 02/2020, irregularidades no limite patrimonial a norte do aeroporto relacionados com as comunidades habitacionais. O aeroporto possui muros, cercas e edificações para definir os limites patrimoniais, porém na parte sul do sítio não há divisão física, sendo a via pública o limitador. Os limites operacionais são definidos por cercas e edificações. A norte do sítio são identificadas construções residenciais populares em cima do limite patrimonial, constituindo irregularidades. Também a norte do sítio foram identificadas violações na estrutura física do limite patrimonial, como perfurações no muro e trechos faltantes. A sul do sítio, próximo aos hangares, o limite encontra-se em bom estado, assim como no trecho que compreende a extensão das antigas residências militares dentro do sítio, conforme consta no “Caderno III - Estudo de Engenharia e Afins”.	
QUESTIONAMENTO 72	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 1- PEA_Tabela A -item 6
Todo o perímetro das áreas patrimoniais encontra-se cercado por alambrado padrão ICAO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao aeroporto e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Esclarecemos que o aeroporto possui muros, cercas e edificações para definir os limites patrimoniais.	
QUESTIONAMENTO 73	

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Foram previstos os custos dos passivos ambientais no PEA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Informamos que os custos dos passivos ambientais estão previstos no EVTE (vide abas “Ops Aero - s Área Militar” da planilha “PMI PLU_Modelo Econômico-Financeiro.xlsm”, aba “resumo” da planilha “PMI PLU_Capex.xlsx”, dentre outras) da, no Contrato (subcláusula 11.4) e também no PEA, conforme segue: 3.14. A CONCESSIONÁRIA será responsável pela renovação de todas as licenças ambientais e outorgas obtidas para a manutenção de sua conformidade ambiental. 3.15. A CONCESSIONÁRIA será responsável pela obtenção de novas licenças e autorizações ambientais para futuras ampliações da infraestrutura e demais licenças, autorizações, certidões, certificados e outorgas necessários para o devido desempenho das atividades pertinentes e relacionadas à Concessão.	
QUESTIONAMENTO 74	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
A INFRAERO irá disponibilizar o status de regularização dos poços existentes na área do COMPLEXO AEROPORTUÁRIO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associadaeroporto e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Informa-se, ainda, que estas informações serão fornecidas pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO.	
QUESTIONAMENTO 75	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4

A INFRAERO irá disponibilizar relatório detalhado de passivos ambientais existentes?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao aeroporto e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Informa-se, ainda, que estas informações serão fornecidas pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO.	
QUESTIONAMENTO 76	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Na hipótese de ação necessária alocada à INFRAERO, não ser implementada no prazo previsto da condicionante da LICENÇA DE OPERAÇÃO, a SEINFRA irá arcar com multas?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração foi concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato, na subcláusula 11.4 atribui à Concessionária a responsabilidade de: <i>d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO.</i>	
QUESTIONAMENTO 77	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 / Informações ambientais DATA ROOM
Os custos do Plano de Manejo serão suportados e/ou reequilibrados pela SEINFRA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas ao sítio aeroportuário para verificação in loco das condições do sítio, dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário, dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Os custos previstos no EVTE não são nenhuma declaração, garantia, ou compromisso (expresso ou implícito) emitido pelo poder concedente. Nenhuma responsabilidade foi ou será assumida pelo poder concedente e/ou	

seus diretores, representantes, empregados, agentes ou assessores externos com relação à adequação, precisão, completude ou razoabilidade das premissas adotadas, incluindo a questão do Plano de Manejo.

O usuário do Modelo deve assumir por sua própria conta e risco a responsabilidade de analisar e revisar as premissas adotadas, adquando-as quando julgar necessárias.

QUESTIONAMENTO 78

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 /Informações ambientais DATA ROOM
--------------	---

Os processos erosivos identificados nas visitas técnicas e durante a FASE I-A serão regularizados pela INFRAERO?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação *in loco* das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

As adequações no Ribeirão Pampulha e seus custos foram previstos no EVTE (ITVO 12).

Capex

Resumo

ITV1	Demolição e Reconstrução CEMIG
ITV2	Preparação para novos hangares Sudeste
ITV3	Terminal de Aviação Geral (GAT)
ITV4	Construção Taxiway G
ITV5	Construção Taxiway H
ITV6	Construção Taxiway I
ITV7	Construção Taxiway J
ITV8	Recuperação parcial do pavimento da pista
ITV9	Remoção de obstáculos na faixa de pista
ITV10	Reservatório de amortecimento de cheias
ITV11	Dispositivos delimitadores do sítio aeroportuário
ITV12	Adequações no Ribeirão Pampulha

QUESTIONAMENTO 79

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 / Informações ambientais DATA ROOM
--------------	--

Qual é o custo operacional para gestão e manejo dos resíduos sólidos?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação *in loco* das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados

a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Todavia, cumpre destacar, que no Caderno IV. Estudos Ambientais, elaborado para o Aeroporto, considerou-se a elaboração de um programa de gerenciamento de resíduos sólidos por consultoria contratada com um custo anual estimado em aproximadamente R\$ 26 mil. A implementação do programa ficará a cargo da equipe de gestão ambiental, enquanto os custos de coleta, transporte e disposição de resíduos já foram considerados nas despesas com utilidades públicas.	
QUESTIONAMENTO 80	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 / PEZR APROVADO
Existem receptores críticos identificados nos Planos de zoneamento de Ruído?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 - Validação de Curvas de Ruído), e as informações necessárias podem ser extraídas dele.	
QUESTIONAMENTO 81	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 / Informações ambientais DATA ROOM
Existe algum termo de compromisso de recuperação ambiental firmado para o AEROPORTO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. O Aeroporto possui Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), colocando-o na condição de aeroporto ambientalmente regularizado, tendo em vista que a LO é uma exigência da legislação ambiental, atendendo às principais práticas de gestão ambiental. O aeroporto da Pampulha opera sem restrições por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), desde	

2012, quando foi emitido o Licenciamento Ambiental que dá como equacionando os problemas ambientais e de segurança apontados no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), firmado entre a Infraero e a SEMAD em 2009. As compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas - IEF.	
QUESTIONAMENTO 82	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4 / Informações ambientais DATA ROOM
Existe plantio compensatório realizado dentro do sítio aeroportuário?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. A concessão da Licença de Operação Corretiva, LOC nº 042/2012, para as antenas de tecnologia TETRA da Estação Rádio Base do SBBH, está vinculada ao cumprimento de Termo de Compromisso de Compensação Ambiental nº 001, Processo n 01.124.287/19 98, celebrado entre o município de Belo Horizonte, por meio da Secretaria Municipal De Meio Ambiente e Infraero. A compensação consiste no plantio e manutenção por seis meses, de 13 espécies de árvores no município. O plantio foi realizado no final de março e após a aprovação final da Prefeitura, será possível obter a LOC.	
QUESTIONAMENTO 83	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Permanece a necessidade de atendimento da RBAC 164 mesmo após as restrições de voos comerciais?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, conforme disposição geral do RBAC nº 164 2014, o perigo provocado pela presença de aves e demais animais às operações aéreas torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco. A IPF compreende uma abordagem preliminar do problema, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, os principais focos de atração, e em que são definidas e priorizadas as medidas adotadas para a redução do risco (RBAC 164 2014). De acordo com o item 164.1(b)(1) do RBAC 164, o Aeroporto da Pampulha se enquadra nos critérios de aplicabilidade para realização do IPF por possuir Certificado Operacional, concedido pela Portaria nº 2829/SIA, de 11/09/2018.	
QUESTIONAMENTO 84	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Como foram identificados os passivos ambientais do AEROPORTO?	

Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que os passivos ambientais do Aeroporto constam na Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas – IEF, e na concessão da Licença de Operação Corretiva, LOC nº 042/2012, para as antenas de tecnologia TETRA da Estação Rádio Base do SBBH, está vinculada ao cumprimento de Termo de Compromisso de Compensação Ambiental nº 001, Processo n 01.124.287/19 98, celebrado entre o município de Belo Horizonte, por meio da Secretaria Municipal De Meio Ambiente e Infraero. A compensação consiste no plantio e manutenção por seis meses, de 13 espécies de árvores no município. O plantio foi realizado no final de março e após a aprovação final da Prefeitura, será possível obter a LOC. A SEINFRA reitera que estes dados não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido. Segundo o item 11.11 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à CONCESSÃO.	
QUESTIONAMENTO 85	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Existe resíduos sólidos de qualquer forma armazenados ou dispostos dentro do sítio aeroportuário?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que a INFRAERO possui um contrato vigente de Coleta, transporte e destinação final de resíduos sólidos, desta maneira, os resíduos provenientes do terminal de passageiros e áreas administrativas são coletados por empresa terceirizada que é responsável também pela limpeza dessas áreas. As empresas que ocupam os hangares e os hangares e postos de abastecimento de combustível (PAA) possuem autonomia para gerenciar seus resíduos, e cada empresa possui seu procedimento de limpeza e recolhimento de resíduos. Nos estudos recebidos no âmbito do PMI nº 02/2020, foi identificada a presença de massa falida de diversas empresas, que devem ser destinados conforme consta no CADERNO IV. ESTUDOS AMBIENTAIS. A SEINFRA reitera que estes dados não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido. Segundo o item 9 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo COMPLEXO AEROPORTUÁRIO e de todos os dados e informações sobre a exploração da CONCESSÃO, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à CONCESSÃO.	
QUESTIONAMENTO 86	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Cláusula 8_item 8.27
Os custos para reparação dos processos erosivos no AEROPORTO foram considerados no EVTE?	
Resposta:	
A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes	

de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Os custos para reparação dos processos erosivos no AEROPORTO foram considerados no EVTE (ITVO 12).

Capex

Resumo

ITV1	Demolição e Reconstrução CEMIG
ITV2	Preparação para novos hangares Sudeste
ITV3	Terminal de Aviação Geral (GAT)
ITV4	Construção Taxiway G
ITV5	Construção Taxiway H
ITV6	Construção Taxiway I
ITV7	Construção Taxiway J
ITV8	Recuperação parcial do pavimento da pista
ITV9	Remoção de obstáculos na faixa de pista
ITV10	Reservatório de amortecimento de cheias
ITV11	Dispositivos delimitadores do sítio aeroportuário
ITV12	Adequações no Ribeirão Pampulha

A SEINFRA reitera que o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE não encerra todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido. Ressaltamos que o EVTE não é vinculativo e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão, cabendo ao futuro operador desenvolver plano de desenvolvimento próprio para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos.

QUESTIONAMENTO 87

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Cláusula8_item 8.27

Eventuais custos para supressão, recuperação florestal, averbação e cercamento do AEROPORTO, foram considerados no EVTE?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação *in loco* das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Os custos para reparação dos custos de supressão, recuperação florestal, averbação e cercamento no AEROPORTO foram considerados no EVTE. A SEINFRA reitera que o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE não encerra todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido. Ressaltamos que o EVTE não é vinculativo e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão, cabendo ao futuro operador desenvolver plano de desenvolvimento próprio para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos.

QUESTIONAMENTO 88	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Como encontra-se o pagamento da taxa do cadastro técnico Federal (CTF) do IBAMA?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o Aeroporto possui Cadastro Técnico Federal CTF, cujo Registro é nº 5226278.	
QUESTIONAMENTO 89	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
Quais são as outorgas emitidas para o AEROPORTO?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Não há captação de água dentro do recinto do aeroporto, portanto, não é necessário outorga. Porém, é responsabilidade da área de manutenção da INFRAERO a execução do Plano de Gestão de Água, bem como dos respectivos Planos de Amostragem.	
QUESTIONAMENTO 90	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Capítulo III item 11.4
O AEROPORTO é atendido pelo serviço público de coleta de resíduos?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o AEROPORTO atualmente é atendido pelo serviço público de coleta de resíduos. Porém, para a gestão de resíduos, a INFRAERO terceiriza com empresas especializadas em serviços inerentes à gestão de resíduos sólidos.	
QUESTIONAMENTO 91	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 – PTO
Será disponibilizado um relatório assinado pelo técnico responsável, com ART, atentando a data das últimas	

manutenções realizadas no Complexo aeroportuário?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que esta informação poderá ser fornecida pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO.	
QUESTIONAMENTO 92	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20_Anexo 5 – PTO
A INFRAERO irá disponibilizar relatório técnico descrevendo eventuais passivos da infraestrutura aeroportuária?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que esta informação poderá ser fornecida pela INFRAERO, atual operadora, durante a transição operacional do AEROPORTO.	
QUESTIONAMENTO 93	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
Qual é o status de operação da Pista de Taxi Delta?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. A Taxiway Delta (TWY D) opera com restrições para aeronaves 3C/4C, mas sem conformidade para 2C, em função da distância mínima entre os eixos da TWY D e RWY (anexo 14 da ICAO e os requisitos da norma RBACNº 154 para 3C/4C). O mesmo problema foi detectado na TWY A, que também opera com restrição para 3C/4C, conforme consta no Caderno III Estudo de Engenharia e Afins, dos estudos recebidos no âmbito do PMI nº 02/2020.	
QUESTIONAMENTO 94	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
Houve solução para as posições destinadas ao estacionamento de aeronaves faixa 5 no Pátio 1, em relação ao obstáculo da cauda das aeronaves na superfície de transição?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados	

à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Com relação às posições destinadas ao estacionamento de aeronaves faixa 5 no Pátio 1, em relação ao obstáculo da cauda das aeronaves na superfície de transição, foi prevista reconfiguração do Pátio Sul, com demolição do PTS e hangar 01 e 02, e construção de novo Terminal para Aviação Geral.	
QUESTIONAMENTO 95	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR(Portaria nº2159/SAI/2017)
A capacidade de suporte (8/F/B/X/T) do Pátio 2 de Aviação geral está condizente com as aeronaves operando atualmente?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação <i>in loco</i> das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Com relação ao PCN que consta no PDir aprovado, a informação está desatualizada. Houve uma intervenção no Pátio 2 em 2013 e, desde então, este pátio tem o PCN maior (44). Inclusive as aeronaves da Azul (ERJ/190-195) passam por ali hoje para ir a seu hangar de MRO, conforme consta no Caderno I - Relatório da Situação Atual e no RELATÓRIO TÉCNICO INFRAERO BH.02/105.73/003248/00, portanto os pátios e vias homologadas do aeroporto possuem PCN de 44/F/A/X/T suportando operação de aeronaves até código 4C. A SEINFRA por sua vez informa que, usualmente, o valor do PCN é uma decisão de negócio, já que não se trata de uma propriedade intrínseca do pavimento, mas de uma função da estrutura do pavimento, do mix de aeronaves previsto a utilizar o pavimento, bem como o número / frequência de movimentos dessas aeronaves e da vida útil desejada.	
QUESTIONAMENTO 96	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
O relatório aprovado do PDIR informa que a aeronave de planejamento é Código de referência 4C, porém, o PEA informa no item 3 dos investimentos obrigatórios que deverá ser garantido a ausência de obstáculos de dentro da faixa de pista para aeronaves de código 3. Dessa forma, sugerimos elucidar melhor qual é o código de referência de aeronave a ser considerado pela CONCESSIONÁRIA.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Em relação ao ponto destacado, esclarece-se que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, devem estar habilitadas a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista	

tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, conforme RBAC nº 154 na sua versão vigente. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao usuário do aeroporto. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro:

“Garantir a ausência de obstáculos de dentro da faixa de pista (para aeronaves código 3C para IFR Não Precisão) que ultrapassem a cota do eixo da pista (medida no ponto do eixo da pista mais próximo ao objeto), nem ultrapassem uma rampa de 5% ascendente, transversal ao eixo da pista de pouso e decolagem e iniciada no término da faixa preparada.”

QUESTIONAMENTO 97

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
--------------	--

No relatório do PDIR é informado que os estudos de previsão de demanda (PDTA) indicam que o AEROPORTO de Pampulha atuara de forma complementar a aviação doméstica/ internacional regular do AEROPORTO Internacional Tancredo Neves – CONFINS, e devido a isso a proposta do Plano Diretor apresenta um planejamento que evidencia o enfoque na aviação geral e na aviação regional, utilizando aeronaves de pequeno e médio porte.

Em vista a isso, sugerimos que seja disponibilizado o PDTA atualizado, que embasa o enfoque do AEROPORTO em aviação geral executiva.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a elaboração do EVTE pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de PMI nº 002/2020. Em especial, o Caderno II - Estudos de Mercado e Demanda. O EVTE não é vinculativo e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

QUESTIONAMENTO 98

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
----------------------	--

Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
--------------	--

O mix de aeronaves de planejamento utilizados no PDIR para o horizonte 2029, condiz com as modificações necessárias na infraestrutura aeroportuária prevista no PEA?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que os estudos seguiram as diretrizes emanadas pelo setor público, em observância às melhores práticas para se projetar de forma conjunta o atendimento às necessidades do mercado e a racionalidade do gasto. Desta forma, partiu-se das projeções de demanda, que visam prever a necessidade futura da infraestrutura, para enfim somá-las às necessidades de investimento para adequação de possíveis não conformidades. As projeções de demanda possuem não só uma abordagem quantitativa, mas também qualitativa, por meio da qual procura-se identificar, a partir dos dados históricos do aeroporto, as características evolutivas para então se traçar o perfil de expansão e desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária. Dentre as características analisadas, encontram-se não só a aeronave crítica do projeto (3C), mas

também o mix de aeronaves que historicamente opera no aeroporto.

Projetos de aeroportos demandam soluções por vezes complexas e de análise caso a caso. É necessário que se busque soluções customizadas, já que cada sítio aeroportuário possui suas particularidades, suas dificuldades, como falta de área no sítio para comportar determinadas soluções, bem como diferentes graus de atendimento às regulamentações vigentes. Nesse contexto, o grande desafio é atender à demanda, ao mercado, à regulação, mas dentro de um cenário que não é sempre o mesmo, isto é, soluções “one size fits all” não se aplicam neste caso. Relevante mencionar também que, para algumas infraestruturas, como pista de pouso e decolagem e taxiways, é racional que se projete baseado na maior aeronave de projeto para cada requisito, como resistência e largura da pista por exemplo. Neste sentido, prevê-se o mix de aeronaves a serem operadas no aeroporto, de forma a se customizar o projeto para melhor atendimento do mercado, o qual apresenta, como citado na contribuição, um amplo espectro de aeronaves em uma mesma categoria.

Não obstante, alguns documentos de registro obrigatórios dão a dimensão e as soluções propostas pelo operador aeroportuário para exploração, gestão e expansão da infraestrutura aeroportuária, como Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) e Plano Diretor (PDir). Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada se encontra aquém ou além da projetada.

Por fim, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

QUESTIONAMENTO 99

Manifestante:

MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS, inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.

Item:

Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)

Atualmente os pátios de aeronaves possuem capacidade de receber aeronaves de qual código?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação *in loco* das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados ao Complexo Aeroportuário e dos custos associados à adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Com relação ao PCN, conforme consta no PDir aprovado:

“O pátio de aeronaves da Aviação Regular, que serve ao TPS, denominado Pátio 1 (Principal), tem cerca de 39.600,00 m² (440 m x 90 m), incluindo a área de circulação, apresentando parte com revestimento em asfalto e parte em concreto (44/R/B/X/T), área onde estão localizadas as posições de estacionamento de aeronaves. Apresenta ainda área para estacionamento remoto de aeronaves da Faixa 1, com aproximadamente 4.700 m². O Pátio 1 tem, no total, capacidade para acomodar o estacionamento simultâneo de até 30 aeronaves, sendo 20 posições remotas destinadas à Aviação Geral.

(...)

O Pátio 2, que é utilizado pelas aeronaves da Aviação Geral e está localizado no setor norte do sítio aeroportuário, tem cerca de 51.005,00 m² (552,0 m x 92,4 m), incluindo a área de circulação, com revestimento em asfalto e suporte de 8/F/B/X/T. O Pátio tem capacidade para acomodar o estacionamento simultâneo de até 43 aeronaves, sendo 3 posições destinadas a aeronaves de asa rotativa e 1 posição para aeronave Faixa 3. As demais posições de estacionamento são destinadas para aeronaves Faixa 1 ou 2.”

O sistema ACN-PCN é estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACN inferior ou igual ao valor do PCN do pavimento, obedecendo as limitações relativas à pressão dos pneus. Isto é possível pois os valores de ACN e de PCN são calculados usando-se a mesma base técnica. O único objetivo do método ACN-PCN é a difusão de dados sobre resistência relativa de pavimentos de forma que a Administração Aeroportuária Local possa avaliar a possibilidade de utilização de um pavimento por um determinado tipo de aeronave. O método não pode ser utilizado como um procedimento para projeto ou avaliação de pavimentos.

Esclarece-se que não é possível afirmar que um pavimento com um dado PCN seja incapaz de receber novas frequências de aeronaves com ACN superior. Deve ser feita uma nova análise e avaliada a vida útil resultante da inclusão dessa aeronave. Portanto, entende-se que não seria adequado razoável prever valores de resistência de pavimento em contrato de concessão.

A SEINFRA por sua vez informa que, usualmente, o valor do PCN é uma decisão de negócio, já que não se trata de uma propriedade intrínseca do pavimento, mas de uma função da estrutura do pavimento, do mix de aeronaves previsto a utilizar o pavimento, bem como o número / frequência de movimentos dessas aeronaves e da vida útil desejada.

QUESTIONAMENTO 100

Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR(Portaria nº2159/SAI/2017)

Qual é o status das fases de implantação do PDIR?

Sugerimos elucidar se as fases previstas no PDIR estão previstas no PEA ou se devem ser desconsideradas.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

Já com relação ao plano diretor (PDir), o futuro concessionário deverá considerar a nova delimitação da área patrimonial na elaboração ou revisão do PDIR, em atendimento ao disposto na Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010, notadamente no art. 6º da norma, que estabelece ser de responsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando que o PDir existente do aeroporto prevê a expansão do aeroporto utilizando a antiga área do CIAAR (hoje de propriedade da INFRAERO e não fazendo parte do Convênio de Delegação), não mais disponível.

Informamos que nenhuma fase de implantação do PDIR foi executada até momento, e que as fases previstas no PDIR não estão previstas no PEA e devem ser desconsideradas, desta maneira, esta SEINFRA determinou a

implantação de um sistema de pistas (RWY + TWY) projetado para aeronaves Código 3C, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor, conforme previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).	
QUESTIONAMENTO 101	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
A CONCESSIONÁRIA deverá atender as fases de implantação do PDIR, para 2022 e implantação final?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. Já com relação ao plano diretor (PDir), o futuro concessionário deverá considerar a nova delimitação da área patrimonial na elaboração ou revisão do PDIR, em atendimento ao disposto na Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010, notadamente no art. 6º da norma, que estabelece ser de reponsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando que o PDir existente do aeroporto prevê a expansão do aeroporto utilizando a antiga área do CIAAR (hoje de propriedade da INFRAERO e não fazendo parte do Convênio de Delegação), não mais disponível. Informamos que CONCESSIONÁRIA não deverá atender as fases de implantação do PDIR, para 2022 e implantação final, desta maneira, esta SEINFRA determinou a implantação de um sistema de pistas (RWY + TWY) projetado para aeronaves Código 3C, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor, conforme previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).	
QUESTIONAMENTO 102	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Relatório PDIR (Portaria nº 2159/SAI/2017)
As não conformidades apresentadas no quadro 20 do PEDIR aprovado pela Portaria nº 2159/SAI/2017, tanto para RESA quanto para faixa de pista, encontram-se atendidas ou são previstas para atendimento no PEA?	
Estas não conformidades são exigências de órgãos fiscalizadores?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece-se que o documento que em relação ao plano diretor (PDir), o futuro concessionário deverá considerar a nova delimitação da área patrimonial na elaboração ou revisão do PDIR, em atendimento ao disposto na Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010, notadamente no art. 6º da norma, que estabelece ser de reponsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando que o PDir existente do aeroporto prevê a expansão do aeroporto utilizando a antiga área do CIAAR (hoje de propriedade da INFRAERO e não fazendo parte do Convênio de Delegação), não mais disponível. Assim sendo, esta SEINFRA determinou a implantação de um sistema de pistas (RWY + TWY) projetado para aeronaves	

Código 3C, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor, conforme previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). O documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.	
QUESTIONAMENTO 103	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 / Anexo 6 - PMI_Item 1.9.4
Existe investimento previsto no AEROPORTO, para melhoria do transporte de carga?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que as únicas operações de carga existentes no Aeroporto da Pampulha se referem às cargas processadas pela Linha Aérea Azul e foram tratadas como receitas comerciais (hangares). As operações comerciais (Grupo I) não foram consideradas nas projeções de receitas tarifárias dada a vocação do Aeroporto às operações de Aviação Geral. Os estudos apontaram a ausência de voos comerciais atualmente, bem como a ausência de evidências de que tal cenário se altere durante o período da concessão. Desta feita, não há previsão para transporte de cargas. Adicionalmente, as cargas domésticas previstas para o Aeroporto devem se caracterizar por carga de barriga das aeronaves de transporte de passageiros. No que concerne aos voos cargueiros, identificou-se também que o aeroporto não recebeu voos cargueiros nos últimos anos, e tampouco se vislumbrou, no horizonte da concessão, algum fator que possa alterar o modo de transporte das cargas aéreas.	
QUESTIONAMENTO 104	
Manifestante:	MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS , inscrito no CNPJ sob n.º 19.453.651/0001-65, por seu representante, apresenta as seguintes contribuições relativas ao Edital supracitado.
Item:	Anexo 20 / Anexo 5 – PTO
Será disponibilizado os laudos atualizados de PCN das pistas e Taxiways?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que estas informações podem ser obtidas com a atual operadora, INFRAERO, durante o processo de transição operacional.	
QUESTIONAMENTO 105	
Manifestante:	Valter de Assis Aguiar (Vice-presidente / Movimento Aeroporto da Pampulha JÁ) Responsável para contato: Felipe Moreira. Endereço eletrônico: pampulhaja@aeroportodapampulha.org
Item:	ITENS 2.1 E 2.2 DO EDITAL E - CADERNOS E EVTEA. CADERNO I. RELATÓRIO DA SITUAÇÃO ATUAL “Vocação: Aviação Geral – táxi aéreo, manutenção, privados. Pampulha está voltado para a demanda de av. geral / executiva, manutenção, táxi aéreo e hangares privados. A limitação da utilização do Aeroporto de Pampulha por aeronaves de até 30

	assentos objetiva garantir a vocação do Aeroporto de Pampulha à Aviação Geral e Sub-regional e a coexistência harmoniosa com o Aeroporto de Confins, que já atende à demanda de aeronaves maiores. A restrição de até 30 assentos visa cumprir com o objetivo de coexistência sustentável dos aeroportos e da vocação de aeroporto executivo e sub-regional. A restrição de 30 assentos permite continuar com a operação de operadores de táxi-aéreo e da aviação sub-regional, ao mesmo tempo que não incentiva a aviação comercial (frota comercial do Brasil acima de >40 assentos). Uma limitação mais branda, como a permissão de aeronaves maiores, apresentaria risco de perda de tráfego em CNF.” CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO Nº 07 /2020 (18/06/2020)
O Estado está conduzindo o presente processo com amparo no Convênio de Delegação nº 07 /2020, pelo qual a União lhe delegou o Aeroporto. O objeto da licitação é a concessão do aeródromo para o atendimento de aviação geral ou comercial de fretamento e sub-regional, limitado a aeronaves de até 30 (trinta) lugares. A Portaria nº 376, de 31 de maio de 2017, que voltou a vigorar após a revogação da Portaria nº 911, de 24 de outubro de 2017 não traz as restrições operacionais indicadas no objeto descrito no Edital, conforme moldado pelo Estado de Minas Gerais. Questiona-se: (a) Qual é a base legal que estaria conferindo ao Estado de Minas Gerais a competência para legislar e regular o setor aeroportuário criando restrições operacionais que a própria União, na esfera de sua competência, não criou? (b) Se tratando de um aeroporto público, assim indicado pela autoridade federal competente, o que justifica o Governo do Estado pretender operá-lo como aeroporto executivo, destinado à operação de serviços particulares, e não à aviação comercial, acessível e útil a toda a sociedade mineira? (c) Sendo conhecido o interesse corporativo e empresarial do operador no Aeroporto de Confins neste estado de coisas, o que justifica o próprio Estado de Minas Gerais criar a restrição indevida, que dará vantagem indevida àquele operador que, anote-se, considerou na outorga ofertada por CNF a perspectiva de superveniente operação de PLU pela Infraero ou por terceiros? (d) Qual é o fundamento técnico regulatório legítimo e apto a conferir legalidade à menção à “coexistência harmoniosa” do Aeroporto da Pampulha em relação a Confins, indicada no EVTEA? (e) Nesse contexto, o Estado de Minas Gerais não estaria fomentando indevido monopólio e reserva de mercado em benefício do mencionado operador, que, nestas circunstâncias, ganhará duplamente em prejuízo do próprio Estado, da União, do Município e do usuário? (f) Ao assim fazer, o Estado de Minas Gerais não estaria deixando de considerar o prejuízo ao erário federal, estatal e municipal na delegação do Aeroporto, por 30 (trinta) anos, com restrições inclusive superiores àquelas fixadas pela autoridade federal, considerando, em especial, que o valor de outorga exigível na concessão do aeroporto com operação comercial seria significativamente superior àquele que poderá ser obtido na concessão com operação restrita? (g) Anote-se a propósito que a Infraero já demonstrou não apenas a viabilidade econômico-financeira de PLU, e seu VPL, no caso de sua operação, bem como o prejuízo que a estatal vinha sofrendo por não operá-lo. Com isto, o que explicaria o fato de o Estado, sendo conhecedor desta realidade, receber o Aeroporto da União para conceder sua operação em escala muito inferior à sua efetiva potencialidade? Ou seja, a potencialidade financeira positiva (ou o prejuízo da Infraero) até então constatado pela estatal federal terá deixado de existir	

com o Convênio? Por que o Estado se dará por satisfeito ao delegar o Aeroporto em dimensões aquém às suas efetivas potencialidade operacionais e financeiras, inclusive no que se refere aos valores de outorgas que, como delegatário, faria jus?

- (h) No mesmo sentido, o Estado não estará deixando de considerar o prejuízo ao usuário e ao próprio desenvolvimento da atividade econômica do Estado e do Município de Belo Horizonte, com todo o seu potencial de negócios e turismo?
- (i) Porque o Estado de Minas Gerais não apenas aceitou receber o Aeroporto por delegação com tantas restrições, mas, além disto está visando a ampliá-las para fins de uma concessão de longo prazo?
- (j) A quem interessa a concessão nos termos operacionais em que formatada, por 30 anos, com restrição?

Solicita-se o esclarecimento e manifestação do Estado ainda sobre o seguinte:

- O Convênio mencionado e a Portaria nº 64 de 17 de junho de 2020, que revogou a Portaria nº 911, de 24 de outubro de 2017, são eivados de nulidade absoluta por perpetrarem abuso regulatório à luz dos arts. 1º, inciso IV, e 170, inciso IV da Constituição Federal de 1988; da Lei nº 13.874/19 (Lei da Liberdade Econômica), da Lei nº 11.182/05 (Lei de Criação da ANAC), e da Lei nº 13.460/17 (Lei do Usuário do Serviço Público); tais atos geram o monopólio na atividade econômica de exploração aeroportuária, em violação ao modelo econômico constitucional de capitalismo pautado na livre iniciativa e na livre concorrência.

Esta realidade – especificamente na lida governamental no passado recente com o Aeroporto da Pampulha - está reconhecida nos documentos e manifestações carreados aos autos da Representação ofertada perante o Tribunal de Contas da União pelo Senador Anastasia no ano de 2017, que demonstram consistentemente: (i) o prejuízo causado à Infraero pela restrição operacional indevida imposta ao Aeródromo pelo Ministério da Infraestrutura; e (ii) a latitude operacional da viabilidade do Aeroporto, conforme manifestações da ANAC e da Seinfra Rodovias e Aviação (TCU), comprovada inclusive pelos diversos pedidos apresentados à Agência por várias Companhias aéreas de grande porte que operam em todo o País.

Informa-se que os questionamentos ora apresentados serão objeto de formalização perante as autoridades e órgãos de controle estaduais e federais competentes.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece os seguintes:

- a. A SEINFRA está seguindo o que consta da Resolução CONAC nº 1/2017, que determina que a operação no aeroporto está restrita a voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil), além de atender as ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, não podendo desta maneira considerar a concessão para voos comerciais em desatendimento aos mencionados normativos. Além disso, a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade tem competência para figurar, enquanto Poder Concedente, nesta concessão, a partir do convênio de delegação celebrado entre o Estado de Minas Gerais e a Secretaria Nacional de Aviação Civil.
- b. O Governo do Estado apenas atende a legislação vigente, ou seja, a Resolução CONAC nº 1/2017 e o Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, pois a competência de restringir ou não um aeroporto legalmente pertence à entidade reguladora - ANAC - e ao Conselho de Aviação Civil – CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil, e não à operadora ou delegatária do aeroporto. Além disso, o Aeroporto da Pampulha, em conjunto com o Aeroporto de Confins, são equipamentos fundamentais para o desenvolvimento da aviação em Minas Gerais, e em especial para o crescimento socioeconômico do vetor norte da RMBH. Para isso, é de grande importância que a operação e a exploração do Aeroporto da Pampulha sejam conduzidas de forma concatenada, em sincronia com as demais políticas do Governo Estadual. Estudos e levantamentos realizados demonstram que a capital mineira não possui demanda que comporte dois aeroportos com aviação comercial e regional regular, de modo que a abertura

indiscriminada da Pampulha implicaria, invariavelmente, a canibalização do mercado e a subutilização de ambos os equipamentos. Poderia, ainda, comprometer a possibilidade de o Aeroporto de Confins se consolidar como o primeiro Aeroporto Indústria do país, e inviabilizar os investimentos necessários para o desenvolvimento do Aeroporto da Pampulha como referência nacional na aviação executiva. Assim, o Estado de Minas Gerais buscou vocacionar o aeródromo e aproveitar o potencial deste equipamento público para o desenvolvimento da RMBH, bem como para a região onde se encontra. O objetivo é estabelecer o aeroporto enquanto polo gerador de postos de trabalho e propulsor da revitalização e valorização da região do entorno, garantindo a atuação complementar do Aeroporto da Pampulha ao Aeroporto de Confins e evitando sobreposições ou concorrências prejudiciais ao desenvolvimento de MG e da RMBH.

- c. O Estado não impôs restrição indevida à operação do aeroporto e está apenas seguindo o que consta da Resolução CONAC nº 1/2017, que determina que a operação no aeroporto está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil), além de atender as ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, não podendo desta maneira considerar a concessão para voos comerciais.
- d. A “coexistência harmoniosa” do Aeroporto da Pampulha em relação a Confins foi fundamentada com base na Nota Técnica Conjunta n. 1/2017/DPE/SEAP-SAC/SAC-MT, que baseou a decisão do TCU no Acórdão nº 464/2019 - Plenário.
- e. A competência de restringir ou não o aeroporto legalmente pertence à entidade reguladora - ANAC - e ao Conselho de Aviação Civil – CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil, e não à operadora ou delegatária do aeroporto.
- f. O Estado de Minas Gerais não pode contrariar a legislação vigente, ou seja, a Resolução CONAC nº 1/2017 e o Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, pois a competência de restringir ou não um aeroporto legalmente pertence à entidade reguladora - ANAC - e ao Conselho de Aviação Civil – CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil.
- g. A Infraero já demonstrou a viabilidade econômico-financeira de PLU, e seu VPL, no caso de sua operação, bem como o prejuízo que a estatal vinha sofrendo ao Tribunal de Contas da União no TC 032.997/2017-5, que negou provimento ao pedido no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, com base na Nota Técnica Conjunta n. 1/2017/DPE/SEAP-SAC/SAC-MT.
- h. O Estado, assim como aconteceu com a Infraero, não pode contrariar decisão desta Corte (TCU).
- i. O Estado de Minas Gerais aceitou receber o Aeroporto por delegação por considerar que poderia dar uma alternativa para a exploração do aeródromo que melhor se harmonize com as políticas de desenvolvimento do vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), o que poderia não acontecer caso fosse incluído na sétima rodada de concessões aeroportuárias do governo federal.
- j. A concessão nos termos operacionais em que foi formatada, por 30 anos, mesmo com restrições, é superavitária e alinhada com as tendências atuais de exploração de aeroportos executivos, em franca expansão, visto que o Brasil possui a segunda maior frota de aeronaves executivas do mundo e considerando que 88% de todos os voos de negócios ocorrem na região Sudeste.

Sobre o Convênio mencionado e a Portaria nº 64 de 17 de junho de 2020, que revogou a Portaria nº 911, de 24 de outubro de 2017, foi objeto de análise pelo TCU, no Acórdão nº 464/2019 - Plenário, não cabendo ao Estado questionar decisões desta Corte.

QUESTIONAMENTO 106

Manifestante:

Valter de Assis Aguiar (Vice-presidente / Movimento Aeroporto da Pampulha JÁ)

Responsável para contato: Felipe Moreira.

	Endereço eletrônico: pampulhaja@aeroportodapampulha.org
Item:	CADERNOS E EVTEA. CADERNO VI. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA
Na pág. 34 são indicadas as seguintes receitas não-tarifárias: cessão de espaço, exploração de serviços, exploração de estacionamento, publicidade, e desenvolvimentos imobiliários. A Tabela 7.3 traz os itens e valores da “Composição da Receita Não Tarifária (R\$ mil)” indicando que as receitas de “Cessão de espaço” e “Desenvolvimentos Imobiliários” atingem percentual próximo a 70% (setenta por cento) da receita da concessão, conferindo-lhe sustentabilidade financeira. O Caderno II. Estudo de mercado e demanda informa que “As receitas referentes à exploração de desenvolvimento imobiliário estão detalhadas no documento Caderno II.I –Estudo de Receita de Desenvolvimento Imobiliário, à parte deste relatório”. Pergunta-se: O Caderno II.I mencionado não foi disponibilizado “à parte deste relatório”, de forma a dar conhecimento sobre a natureza e composição desta expressiva receita. Considerando-se que “Desenvolvimento Imobiliário” não é atividade aeroportuária pergunta-se: (a) A que se refere esta receita vinculada a empreendimento imobiliário que dará suporte praticamente integral à viabilidade econômico-financeira da futura concessão? (b) Considerando que o “Desenvolvimento Imobiliário” e mesmo “Cessão de espaço” devem constar do “Plano Diretor Aeroportuário” (PDIR) dependendo de prévia aprovação deste pela ANAC, não estaria o Governo contando com fontes incertas para geração de receitas não tarifárias, uma vez tais fontes são passíveis de não aprovação, que escapa ao poder do estado? (c) Há alguma área física do sítio aeroportuário sendo cedida ou alienada ao futuro concessionário de forma atrelada à concessão, mas independente da atividade aeroportuária? Qual? O Convênio de Delegação nº 07/2020 não contempla disposições sobre áreas físicas destacadas do sítio aeroportuário. (d) O valor desta cessão ou alienação está sendo projetado no valor de outorga, ou tratam-se de coisas absolutamente distintas? Sendo o caso, por quê inserir este item entre as receitas não-tarifárias? Favor esclarecer. (e) Sendo o caso de cessão ou alienação vinculada à concessão, qual é o interesse público a justificar a redução de área do sítio aeroportuário que poderia ser usada para futura expansão e ampliação da infraestrutura em benefício do usuário e do serviço público?	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece os seguintes: (a) Esta é uma receita comercial/acessória, que faz parte das receitas não tarifárias, assim como a receita obtida dos hangares, por exemplo. Informamos que o detalhamento desta receita pode ser visto na planilha “PMI PLU_Modelo Econômico-Financeiro.xlsm”, na aba “Fluxo - Real Estate”. (b) O plano de negócios e a forma de explorar a área não é vinculante, nem gera obrigações de fazer. Trata-se de uma mera simulação de cenário a fim de se estimar o que seria um valor “justo” a ser exigido pelo setor público. Ressalta-se que o interessado na concessão tem total liberdade para propor atividades e receitas que julgar adequadas na exploração futura do aeroporto. A partir da análise do interessado, observando os riscos e sua sensibilidade aos mesmos, ele possui a liberalidade de apresentar uma proposta e um valor de outorga na concessão. (c) Não há. (d) Não há área física do sítio aeroportuário sendo cedida ou alienada. Não existe valor de cessão/alienação entre as receitas não-tarifárias. (e) Não há área física do sítio aeroportuário sendo cedida ou alienada.	

QUESTIONAMENTO 107	
Manifestante:	Valter de Assis Aguiar (Vice-presidente / Movimento Aeroporto da Pampulha JÁ) Responsável para contato: Felipe Moreira. Endereço eletrônico: pampulhaja@aeroportodapampulha.org
Item:	Resultados e documentos referentes aos estudos de demanda, engenharia, ambientais, avaliação econômico-financeira e ao processo de concessão, no âmbito desta Consulta Pública: ▪ <u>Cadernos e EVTEA - Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (20200206 SUMARIOS EXECUTIVOS EVTEAS.rar)</u> arquivo formato .rar
Consta dos mencionados documentos que os estudos foram desenvolvidos pela “CPC Participações e Zurich Airport, com apoio de uma equipe de consultores especialistas. Pergunta-se: Sendo a Zurich operadora do Aeroporto de Confins, notoriamente contrária à operação comercial do Aeroporto da Pampulha, o Estado de Minas Gerais não deveria ter constatado o inegável conflito de interesses de receber desta própria operadora os subsídios em PMI dos estudos – ora por este publicamente adotados para fins da licitação vindoura - direcionados à concessão de PLU como aeródromo destinado à aviação executiva e regional? - Sob essa ótica, o Estado de Minas Gerais terá considerado os riscos institucionais de utilizar tais estudos para a concessão, a despeito da ilicitude por violação à ordem econômica, à livre iniciativa, à livre concorrência, e aos direitos do usuário do serviço quanto à não submissão a monopólio? - Independentemente do mencionado conflito de interesses questiona-se se tais estudos terão considerado os elementos contidos em conhecido estudo elaborado pela CERES há apenas 2 anos, que demonstra o reduzido impacto da operação de PLU em relação ao funcionamento de CNF.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que: - Não compete à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade cercear o direito de concorrência e o direito de participação de qualquer interessado que esteja regular com as obrigações fiscais, trabalhistas e legais, nos extatos termos do Procedimento de Manifestação de Interesse realizado, outrora aberto à contribuição de quaisquer interessados - Sobre o PMI realizado, a Secretaria esclarece que tal procedimento esteve aberto e publicado para a participação de qualquer interessado. Sete empresas requereram autorização para realização dos estudos para para a realização da concessão. - Ainda sobre o PMI, a SEINFRA esclarece que o Estado de Minas Gerais, após a entrega dos estudos, analisou o material e o adequou de forma que o mesmo representasse fidedignamente o interesse público do Estado de Minas Gerais na delegação do serviço público Por fim, a Secretaria reforça que os estudos apresentados e o respectivo plano de negócios não são vinculantes, podendo o interessado propor e explorar a área conforme julgar cabível, desde que respeitando a legislação vigente.	
QUESTIONAMENTO 108	
Manifestante:	Alexandre Conrado Alves Gomes Dias Gerente Executivo ACW Aviação & Hotelaria - Dando asas a você! Contato: acwconsultoria@gmail.com (31) 99127-1182
Item:	Anexo: PMI-PLU CADERNO II CAP 1 - PAGINAS 16, 17 E 18

Tema: C APACIDADE DE PAX DAS AERONAVES COMERCIAIS	
QUESTIONAMENTO / SUGESTÃO: O CADERNO II POSSUI NA PÁGINA 16, 17 E 18 VETO OU INTENÇÃO DE VETO (ESSA É UMA DÚVIDA INCLUSIVE QUE DESEJAMOS SANAR) A OPERAÇÃO DE AERONAVES ACIMA DE 30 ASSENTOS. MOTIVAÇÃO E IMPACTO DO QUESTIONAMENTO / SUGESTÃO PARA O PROJETO: • HOJE, PLU POSSUI LIMITAÇÃO DA OPERAÇÃO PARA DESTINOS QUE NÃO POSSUAM TRÁFEGO ACIMA DE 600K PAXS ANUAIS, O QUE ELIMINA AUTOMATICAMENTE TODAS CAPITAIS DO BRASIL, BEM COMO DESTINOS QUE PODERIAM CAUSAR ALGUMA RETIRADA DE TRAFEGO DE CONFINOS COMO UBERLANDIA, PORTO SEGURO, GUARULHOS. • A MANUTENÇÃO DA OPERAÇÃO DE AERONAVES DE ATÉ 80 ASSENTOS (ATR72, DASH 8-400, ETC) PERMITIRIA A ATUAÇÃO DE EMPRESAS PURAMENTE REGIONAIS, COM FOCO EM ORIGEM E DESTINO (Ex. BH - MONTES CLAROS, BH - VALADARES) SEM INTENÇÃO DE CONECTIVIDADE. AERONAVES DE 30 ASSENTOS SE TORNARAM INEXISTENTES, SE PENSARMOS EM DASH 8-100/200 (37 ASSENTOS), EMB120 BRASILIA (30 ASSENTOS), DORNIER 328 (32 ASSENTOS) TODOS NÃO SÃO MAIS FABRICADOS, EXISTE UM GAP MUITO GRANDE ENTRE O CESSNA CARAVAN (LIMITADO ERRONEAMENTE A 9 ASSENTOS) E O ATR42 (45 ASSENTOS) NO TOCANTE A AERONAVES EM PRODUÇÃO. COMENTÁRIOS ADICIONAIS: COMO CONSULTOR DE AVIAÇÃO E POSSUINDO 1 CLIENTE QUE DESEJA OPERAR NA PAMPULHA COM 70 ASSENTOS, É CONDIÇÃO SINE QUA NON SABER SE O EXPRESSADO NAS PAGINAS 16, 17, 18 DO CADERNO II É UM DESEJO PARA PLU PÓS-PRIVATIZAÇÃO OU SE É UMA NORMA JÁ IMPOSTA A ATUALIDADE OU SE UM OPERADOR "COMEÇAR HOJE" ELE SERÁ PUNIDO COM A PROIBIÇÃO DE SUAS OPERAÇÕES QUANDO DA PRIVATIZAÇÃO.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, em função da Resolução CONAC nº 1/2017, a operação está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil). Conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).	
QUESTIONAMENTO 109	
Manifestante:	Alexandre Conrado Alves Gomes Dias Gerente Executivo ACW Aviação & Hotelaria - Dando asas a você! Contato: acwconsultoria@gmail.com (31) 99127-1182
Item:	Anexo: PMI-PLU CADERNO II CAP 1 - PAGINA 38 Tema: AVIAÇÃO SUB-REGIONAL
QUESTIONAMENTO / SUGESTÃO: OBTER ESTATISTICAS DO PROJETO VOE MINAS GERAIS. MOTIVAÇÃO E IMPACTO DO QUESTIONAMENTO / SUGESTÃO PARA O PROJETO: • OBTER ESTATISTICAS DE PAX EMBARCADOS NAS ROTAS A PARTIR DE PLU QUE COMPREENDERAM DO PROJETO VOEMINAS GERAIS DURANTE A SUA EXISTENCIA ENTRE 2016-2019. • SABER O TRÁFEGO POTENCIAL DE ROTAS COMO DIAMANTINA, SAO JOAO DEL REY, JUIZ DE FORA, TEOFILO	

OTONI, FINS COMPOR UM BUSINESS PLAN PARA UMA STARTUP USANDO C208B.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS:

COMO CONSULTOR DE AVIAÇÃO E POSSUINDO 1 CLIENTE (DIFERENTE DO ID 1) SABER A REALIDADE DO TRAFEGO POTENCIAL DE AVIAÇÃO SUB-REGIONAL EM PLU PARA VIABILIZAR (OU NÃO) UM BUSINESS PLAN UTILIZANDO CESSNA C208B GRAND CARAVAN EM PLU.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que o VOE MINAS GERAIS era uma iniciativa de fomento ao transporte aéreo regional que tinha como fundamento a flexibilidade das rotas, que eram desenvolvidas e adaptadas para atender às necessidades locais. O projeto buscava fomentar os negócios locais, desenvolver o turismo, integrar as diversas regiões do estado e facilitar o deslocamento da população entre o interior e a capital, Belo Horizonte, permitindo que tivessem acesso rápido a eventos e serviços disponíveis. Para Minas Gerais, que possui uma área total de quase 600 mil quilômetros quadrados, o investimento na regionalização por meio do transporte aéreo é estratégico para atender a meta de redução das desigualdades nos 17 territórios de desenvolvimento estabelecidos pelo Governo do Estado. Os voos eram realizados em aeronaves Cessna Grand Caravan 208 B, que transportam até nove passageiros. Os números do VOE MINAS GERAIS encontram-se no link abaixo:

http://www.infraestrutura.mg.gov.br/images/documentos/Consulta-Publica-Aeroporto-Pampulha/20200206_SUMARIOS_EXECUTIVOS_EVTEAS.rar

QUESTIONAMENTO 110

Manifestante:

RAÍZEN COMBUSTÍVEIS S/A (CNPJ nº 33.453.598/0001-23)
Documento assinado pelo Sr. Fábio da Silva.
Endereço eletrônico: fabio.americano@raizen.com

Item:

28.11. Fica assegurado o livre acesso às áreas disponíveis para que as EMPRESAS AÉREAS ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela CONCESSIONÁRIA, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação e da regulamentação vigentes.

A Cláusula 28.11 prevê a possibilidade de “livre acesso” para que eventuais interessados possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

É de suma importância que os eventuais interessados sejam tratados de forma isonômica pelo futuro concessionário. No entanto, da forma como redigida, a cláusula pode gerar insegurança jurídica e incentivar condutas oportunistas por parte de terceiros.

Isso porque a Cláusula 28.11 não esclarece se o referido livre acesso será em relação às “áreas disponíveis” ou às “instalações já transferidas a terceiros”. É de se notar que a Resolução 302/ANAC, ao tratar sobre o livre acesso se refere, de forma expressa, ao acesso à “áreas” (art. 3º, par. 1º) do complexo aeroportuário e, portanto, não às “instalações” dos eventuais terceiros já atuantes no complexo aeroportuário no âmbito da prestação dos serviços. Diante disso, a fim de que redação seja compatibilizada com o disposto na regulação vigente e, também, no melhor entendimento sobre o tema, recomenda-se que o texto da cláusula 28.11 seja ajustado, de forma a esclarecer que o livre acesso referido diz respeito às áreas disponíveis, de modo que, caso eventuais terceiros tenham interesse, possam realizar os investimentos necessários para sua instalação e prestação de serviços no complexo aeroportuário, sem prejuízo dos direitos dos terceiros já atuantes no aeroporto.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a regulamentação vigente (Resolução nº 302/2014) prevê que o operador aeroportuário deve assegurar o livre acesso, em condições não discriminatórias, para que as empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo. A experiência recente

demonstrou que as regras existentes não têm sido suficientes para garantir a concorrência no mais relevante, em termos de impacto sobre os custos para os usuários, dos mercados de serviços auxiliares – o de abastecimento de aeronaves. Portanto, a sugestão não será acatada.	
QUESTIONAMENTO 111	
Manifestante:	RAÍZEN COMBUSTÍVEIS S/A (CNPJ nº 33.453.598/0001-23) Documento assinado pelo Sr. Fábio da Silva. Endereço eletrônico: fabio.americano@raizen.com
Item:	<i>BENS DA CONCESSÃO: Todos os bens existentes no COMPLEXO AEROPORTUÁRIO ou empregados na ampliação, manutenção e exploração do AEROPORTO, independentemente de terem sido transferidos pelo Poder Público à CONCESSIONÁRIA na data da assunção ou adquiridos, construídos, arrendados ou locados pela CONCESSIONÁRIA ao longo do PRAZO DO CONTRATO.</i> Não serão considerados como Bens da Concessão os equipamentos e ativos móveis de propriedade de terceiros que atuem na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, de abastecimento de aeronaves e de manutenção aeronáutica.
Da forma como redigida a cláusula que traz a definição de “Bens da Concessão”, é possível que surja equivocada leitura no sentido de que os bens móveis de terceiros, que atuam na prestação de serviços auxiliares, por estarem no Complexo Aeroportuários na época da assinatura do Contrato de Concessão, seriam “Bens da Concessão” e, portanto, “Bens Reversíveis”. Esse tipo de leitura pode gerar insegurança jurídica e, também, conflitos com os terceiros que atuam no âmbito da prestação de serviços auxiliares, haja vista a possibilidade de os seus contratos específicos disporem de forma distinta em relação ao tema. Diante disso, a depender da interpretação da definição contratual de “Bens da Concessão”, é possível que sobrevenha verdadeira expropriação regulatória. A fim de que seja evitada essa leitura, sugere-se a inclusão de um complemento, na definição de “Bens da Concessão”, de modo a esclarecer que os bens e equipamentos móveis, de propriedade de terceiros, não serão considerados como bens da concessão.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. A redação é clara em mencionar que “<i>terem sido transferidos pelo Poder Público à Concessionária</i>” ou que tenham sido “<i>adquiridos, construídos, arrendados ou locados pela Concessionária.</i>” Esclareça-se que o modelo regulatório aplicado ao setor viabiliza que o concessionário opte pela aquisição da propriedade ou outras formas de obter acesso aos bens necessários à operacionalização do objeto da concessão. Todavia, também é necessário levar em consideração que, nos termos do item 10.13 do Contrato de Concessão, “<i>os bens revertidos ao PODER CONCEDENTE deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da CONCESSÃO</i>”. Ademais, a classificação destes bens como reversíveis deve observar as prescrições do contrato e àquelas constantes na legislação aplicável, em especial o art 40 do CBA.	
QUESTIONAMENTO 112	
Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409

	- Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020 Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.6. Caderno IV - Estudos ambientais Tema: I. Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos/Avaliação do passivo ambiental
Questionamento / Sugestão: Poluição sonora. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • Existe hoje no entorno do aeroporto uma evidente carga de poluição sonora, acima de níveis permitidos que confere ao aeroporto uma não conformidade com a regulamentação e legislação em vigor. • Adequar a operação do aeroporto ao RBAC 161 e a resolução CONAMA 01/90 e as recomendações de melhores praticas da ICAO, implantação da CGRA. Comentários adicionais: Monitoramento de ruído realizado pelas associações em 2018, por empresa especializada durante 7 dias x 24 horas detectou em 4 residências e uma escola municipal, níveis de ruídos nos bairros vizinhos superiores a 65 Ldn, sendo os valores encontrados 77 Ldn na escola municipal no bairro Primeiro de Maio, e 74, 72, 67 e 66 Ldn nas residências nos bairros Jaragua, Vila Aeroporto, Santa Amélia e Jardim Atlântico.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que o aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 - Validação de Curvas de Ruído), ou seja, após o monitoramento mencionado. Esclarece-se que, para fins de cumprimento das orientações referentes ao gerenciamento do ruído aeroportuário, o Aeroporto já conta com um Comitê de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA), conforme determinado pelo RBAC 161. O Brasil, como país membro da OACI e representado pela ANAC, autoridade de aviação civil, também atua na proteção ambiental por meio da aplicação de regulamentos e normas, dentre eles podemos citar: • RBAC nº 21, intitulado “Certificação de produto e artigo aeronáuticos;” • RBAC nº 34, intitulado “Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina”, • RBAC nº 36, intitulado “Requisitos de ruído para aeronave”, • RBAC nº 38, intitulado “Requisitos para emissões de CO2 de aviões”, • RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - Operação, manutenção e resposta à emergência”, • RBAC nº 161, intitulado “Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR”, e	

RBAC nº 164, intitulado “Gerenciamento do risco da fauna nos aeródromos públicos”.	
QUESTIONAMENTO 113	
Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409 - Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020 Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.6. Caderno IV - Estudos ambientais Tema: I. Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos/Avaliação do passivo ambiental
Questionamento / Sugestão: Poluição sonora. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • Hangares construídos muito próximos de residências do entorno, ou seja, a aproximadamente 150 metros apenas, ocasionando alta carga de poluição sonora quando na realização de testes de motores, decolagem e aterrissagem de helicópteros. • Adequar a operação do aeroporto ao RBAC 161 e a resolução CONAMA 01/90 e as recomendações de melhores práticas da ICAO. Comentários adicionais: Estes hangares estão irregularmente operando a pouca distância sem respeitar o RBAC 161, e não têm licenças ambientais.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que o aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 - Validação de Curvas de Ruído). O Aeroporto também possui Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), colocando-o na condição de aeroporto ambientalmente regularizado, tendo em vista que a LO é uma exigência da legislação ambiental, atendendo às principais práticas de gestão ambiental.	
QUESTIONAMENTO 114	
Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda

	Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409 - Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020 Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.6. Caderno IV - Estudos ambientais Tema: I. Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos/Avaliação do passivo ambiental
Questionamento / Sugestão: Poluição sonora. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • As operações do aeroporto não respeitam horários, e nem rotas de aproximação, pousos e decolagem que possam minimizar os impactos, com uma total desconsideração as comunidades vizinhas. • Adequar a operação do aeroporto ao RBAC 161 e a resolução CONAMA 01/90 e as recomendações de melhores praticas da ICAO. Comentários adicionais: A falta de ordenamento na operação do aeroporto sem a restrição de horarios para o funcionamento, para testes de motores e sem rotas de aproximação sem considerar o menor impacto sonoro, é total desrespeito as comunidades vizinhas e violação do RBAC 161, e restrição a obtenção da ISO 14001.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que o Aeroporto atualmente tem limitações de horário para manutenção. O aeroporto fez constar na publicação aeronáutica ROTAER, no que se refere ao acionamento dos motores das aeronaves de porte 3C e 4C (acima de 24m de envergadura), somente quando o “push-back” das mesmas atingir a faixa de rolagem, no pátio 01 (Sul). Assim como a proibição de “check” de motores nos pátios, pista de pouso e hangares no horário 22:00H- 06:00H (0100-0900 UTC). Fonte: https://aisweb.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SBBH Adicionalmente, informamos que o aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 - Validação de Curvas de Ruído).	
QUESTIONAMENTO 115	
Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda

	Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409 - Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020 Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.6. Caderno IV - Estudos ambientais Tema: I. Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos/Avaliação do passivo ambiental
Questionamento / Sugestão: Poluição do ar. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • A poluição do ar com a evidente e insuportável contaminação do ar por gases tóxicos da combustão de combustível de aviação, oriundos de hangares de aviões e helicópteros irregularmente instalados muito próximos as residências do entorno. • Mitigar o impacto sobre as residências que são diariamente contaminadas por alto nível de gases tóxicos oriundos de gases de combustão de aeronaves. Comentários adicionais: A contaminação diária nas residências ocasiona incomodos e ameaças a saúde dos residentes no entorno ao aeroporto.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração será concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: <i>b) Providenciar todas as licenças ou complementação das licenças, inclusive ambientais, necessárias para a execução das obras do AEROPORTO junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal devendo observar as condicionantes previstas nas licenças ambientais obtidas pelo PODER CONCEDENTE e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela CONCESSIONÁRIA; c) Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças ambientais do AEROPORTO, inclusive com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais; d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato</i>	

gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO; e) Responsabilizar-se pelas renovações e aditamentos de todas as licenças, inclusive ambientais, necessárias para a plena operação do AEROPORTO, durante a vigência deste CONTRATO.

A respeito do ponto destacado, informa-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) estabelece diretrizes gerais a serem observadas na elaboração e execução de projetos, ficando a cargo da Concessionária o planejamento e provimento da solução para a infraestrutura aeroportuária. Dessa maneira, os princípios mencionados de sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como o requisito de observância às melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares, contemplam, no nível de profundidade compatível ao praticado no documento, a finalidade da contribuição.

QUESTIONAMENTO 116

Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409 - Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020 Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.6. Caderno IV - Estudos ambientais Tema: I. Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos/Avaliação do passivo ambiental
Questionamento / Sugestão: Poluição sonora e do ar. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • As comunidades vizinhas ao aeroporto não têm sido consultadas sobre o projeto. • Para dar seguimento ao projeto, se faz necessário, antes de tudo, um detalhado e profundo estudo de impacto na vizinhança (EIV), em que as associações de bairros e coletivos de moradores tenham direta co-participação na convocação dos moradores, nas explicações sobre os impactos previstos, as respectivas metodologias de identificação e quantificação dos impactos, as reais consequência para a saúde, segurança e qualidade de vida, seus direitos conforme a regulamentação vigente (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, leis de meio ambiente e poluição sonora), e as correspondentes medidas de mitigação e compensação ambiental.	

Comentários adicionais: A falta de participação da vizinhança através de uma consulta pública e EIV, tira a legitimidade do projeto de operar dentro das normas e sustentabilidade, já que aeroportos são reconhecidamente equipamento de alto impacto ambiental, e principalmente quando inseridos totalmente no espaço urbano como é o aeroporto da Pampulha.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a participação da comunidade foi garantida através da Consulta Pública e da Audiência Pública do projeto, e todas as informações solicitadas encontram-se nos estudos apresentados no âmbito da consulta pública, disponíveis no sítio da SEINFRA: http://www.infraestrutura.mg.gov.br/component/gmg/page/2412-consulta-publica-sobre-o-aeroporto-da-pampulha Foi também realizada, no dia 19/03/20, reunião entre a Diretoria de Transporte Aeroviário da SEINFRA e representantes da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências, Associação Comunitária Jardim Atlântico e Santa Amélia, Associação de Moradores do Bairro Enseada das Garças, Associação Pro Civitas e Coletivo de moradores da Rua Amável Costa, com o objetivo de ampliar a participação da comunidade do entorno no processo de concessão do Aeroporto da Pampulha. Adicionalmente, esclarecemos que o Aeroporto possui Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), colocando-o na condição de aeroporto ambientalmente regularizado, tendo em vista que a LO é uma exigência da legislação ambiental, atendendo às principais práticas de gestão ambiental. As compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas – IEF. De acordo com o Art. 8º, inciso X, da lei de criação da ANAC, Lei nº 11.182, de 27 setembro de 2005, cabe à ANAC regular e fiscalizar o ruído aeronáutico, neste sentido, o aeroporto também possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 - Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 - Validação de Curvas de Ruído).	
QUESTIONAMENTO 117	
Manifestante:	Rogério Carneiro de Miranda Contato: carneirodemiranda@gmail.com (31) 99225-5461 Interessados: - Magali Ferraz Trindade Presidente da Associação Comunitária do Planalto e Adjacências Contato: magaliferraztrindade@gmail.com (31) 99671-6409 - Etvan Geraldo Fonseca Diretor da Associação de moradores do bairro Enseada das Garças Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 - Maria Catarina Nascimento Ladeira Presidente da Associação Comunitária Jardim Atlântico Contato: mcnladeira@yahoo.com.br (31) 98809-1763 - Leonardo Drumond Presidente Associação Pro civitas leonardodrumondbh@gmail.com (31) 99315-1000 - Ronaldo Cardoso Alves Representante do coletivo de vizinhos da Rua Amável Costa, Jaraguá Contato: rcardosoalves@gmail.com (31) 99281-0627
Item:	Anexo nº I - Termo de Referência/SEINFRA/DTA/2020

	Item: 2. ESCOPO DOS ESTUDOS Subitem: 2.5. Caderno III - Estudos de engenharia e afins Tema: V. Plano para o desenvolvimento do SÍTIO AEROPORTUÁRIO.
Questionamento / Sugestão: Risco de acidentes. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - A transferência de tráfego aéreo do aeroporto do Carlos Prates para a Pampulha, aumenta consideravelmente o risco de acidentes aéreos com queda de aeronaves. - Limitar a transferência de voos, não permitindo aeronaves com alto grau de risco de acidentes. Comentários adicionais: É público e notório o alto grau de acidentes aeronáuticos que acontece atualmente no aeroporto do Carlos Prates, e com a transferência de voos deste aeródromo para a Pampulha, se transfere um problema para a vizinhança do entorno.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que não há previsão da realocação de empresas, com contrato vigente, situadas no Carlos Prates, para o Aeroporto da Pampulha. Também não existe obrigação do aeroporto em aceitar a transferência das operações/hangares do Aeroporto Carlos Prates.	
QUESTIONAMENTO 118	
Manifestante:	Etvan Geraldo Fonseca Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 Interessado: Associação dos Moradores do Bairro Garças
Item:	Anexo 20 Item 11.2 Subitem: q (incluir) Tema: Deveres do concessionário.
Questionamento / Sugestão: Incluir o subitem "q" como dever a participação formal da comunidade. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: O concessionário deverá incluir como membros das Comissões de Segurança Aeroportuária e Controle de ruídos de pelo menos 01 representante das associações dos bairros impactados pela operação do aeroporto em um raio mínimo de 10 Km, devendo convocá-los formalmente para as reuniões. Comentários adicionais: O aeroporto impacta diretamente o seu entorno e precisa ouvir a comunidade. Mera disponibilização de telefone 0800 não resolve.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição informa que a contribuição não foi aceita. Esclarece-se que, para fins de cumprimento das orientações referentes ao gerenciamento do ruído aeroportuário, o Aeroporto conta com um Comitê de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA), obrigatório de acordo com o RBAC 161. No caso de reclamação de ruído aeronáutico, a atual operadora busca responder ao reclamante após avaliar cada situação específica. Dentre os procedimentos está a investigação dos fatos geradores da reclamação, eventual sobreposição da curva de ruído do período da reclamação com a localização dos reclamantes, a fim de verificar a conformidade ou não com as exigências do RBAC 161. A ANAC aprovou, em fevereiro e em vigor a partir de 1º de abril de 2021, a atualização do RBAC nº 161, que trata de Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos (PZR). A emenda aprovada reforça o papel dos operadores no monitoramento para melhor preservação e desenvolvimento do sítio	

aeroportuário. Cria também ambiente favorável à atuação de rede colaborativa formada por sociedade civil, aeroportos e autoridades, com vistas à preservação das condições adequadas à atividade aeroportuária. Se, ainda assim, desejar registrar uma reclamação ou manifestação relativa ao ruído aeronáutico, é possível preencher o Formulário de ocorrência de Ruído Aeronáutico, com o maior nível de detalhamento possível, disponível em <https://sistemas.anac.gov.br/pesquisas/index.php/935953?lang=pt-BR>

QUESTIONAMENTO 119

Manifestante:	Etvan Geraldo Fonseca Contato: etvan@hotmail.com (31) 98748-3360 Interessado: Associação dos Moradores do Bairro Garças
Item:	Anexo 20 Item 11.4 Subitem: d Tema: Atv. Op.

Questionamento / Sugestão:

Passivo ambiental.

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Não excluir o passivo existente.
- O contrato está excluindo.

Comentários adicionais:

O aeroporto precisa se adequar.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração foi concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato, na subcláusula 11.4 atribui à Concessionária a responsabilidade de: *b) Providenciar todas as licenças ou complementação das licenças, inclusive ambientais, necessárias para a execução das obras do AEROPORTO junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal devendo observar as condicionantes previstas nas licenças ambientais obtidas pelo PODER CONCEDENTE e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela CONCESSIONÁRIA; c) Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças ambientais do AEROPORTO, inclusive com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais; d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO; e) Responsabilizar-se pelas renovações e aditamentos de todas as licenças, inclusive ambientais, necessárias para a plena operação do AEROPORTO, durante a vigência deste CONTRATO.*

Bem como consta na subcláusula 17.3 do Contrato: *j) cumprimento de condicionantes de licenças ambientais.* Assim, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante da minuta de Contrato.

QUESTIONAMENTO 120

Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 0 (Minuta Edital) Item: 1; 3.1; 20.6.2

	Subitem: - Tema: Valor da Outorga Fixa mínima. Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: 23.7 Subitem: - Tema: Ônus de Fiscalização												
Questionamento / Sugestão: Sugerimos que seja reavaliada a modelagem financeira, considerando um percentual de Ônus de Fiscalização, de modo a verificar o real valor de Outorga Fixa Mínima resultante da inclusão desse percentual. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • A Minuta de Edital disponibilizada na Consulta Pública prevê, em seu Item 1 (definições), item 3.1 e item 20.6.2, valor de outorga fixa mínimo de R\$ 15.894.000,00. • A Minuta de Contrato de Concessão a prevê, em sua cláusula 23.7, um ONUS DE FISCALIZAÇÃO, como um percentual da Receita BRUTA, cujo valor percentual não foi definido na referida minuta. • Analisando o Modelo Financeiro componente do EVTEA disponibilizado na Consulta Pública, verificamos que o valor da Outorga Fixa Mínima, de R\$ 15.894.000,00, foi definido de modo a zerar o Valor Presente Líquido (VPL) do Fluxo de Caixa do Projeto, sem, no entanto, considerar algum percentual de Ônus de Fiscalização. Ao passo que, ao se definir um percentual sobre as receitas para esse Ônus de Fiscalização, espera-se que essa Outorga Fixa Inicial tenha seu valor reduzido. Comentários adicionais: - Não há.													
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada. A Outorga Fixa a ser paga como condição precedente à assinatura do Contrato será alterada para R\$ 9.846.905,08, 50% sobre VPL do Fluxo de Caixa Livre e será incluído no modelo a Outorga Variável de 3,12% (três por cento), a ser paga da seguinte forma: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Período</th><th>Alíquota</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primeiro ano</td><td>0,62%</td></tr> <tr> <td>Segundo ano</td><td>1,25%</td></tr> <tr> <td>Terceiro ano</td><td>1,87%</td></tr> <tr> <td>Quarto ano</td><td>2,50%</td></tr> <tr> <td>Quinto ano até o final da concessão</td><td>3,12%</td></tr> </tbody> </table> Entretanto, foi retirada a previsão do Ônus de Fiscalização, restando ao Poder Concedente e à ANAC a responsabilidade de fiscalização do cumprimento do Contrato de Concessão, podendo, ainda, recorrer à contratação de serviço técnico especializado, conforme cláusula 24.6 do Contrato.		Período	Alíquota	Primeiro ano	0,62%	Segundo ano	1,25%	Terceiro ano	1,87%	Quarto ano	2,50%	Quinto ano até o final da concessão	3,12%
Período	Alíquota												
Primeiro ano	0,62%												
Segundo ano	1,25%												
Terceiro ano	1,87%												
Quarto ano	2,50%												
Quinto ano até o final da concessão	3,12%												
QUESTIONAMENTO 121													
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões												
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: 17.2 Subitem: p) 17.2.p.2 Tema: IPTU												
Questionamento / Sugestão:													

Sugerimos que a redação da minuta de contrato seja alterada de modo a refletir que o risco da cobrança de IPTU sobre áreas não comerciais seja alocado do Poder Concedente, independente do processo administrativo ou judicial ser transitado em julgado.

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- i. A cláusula 17.2.p.2 da minuta de contrato aloca ao Poder Concedente o risco da cobrança sobre áreas não comerciais somente se houver processo administrativo ou judicial transitado em julgado, a favor da PMBH;
- ii. Devido à conhecida morosidade da Justiça, não existe prazo definido para o trânsito em julgado; podendo acarretar, na hipótese da ocorrência do risco, longos períodos de sobrecustos à Concessionária, elevando-se os valores a serem reequilibrados pelo Poder Concedente;
- iii. O posicionamento da ANAC, nas respostas aos questionamentos da 6ª Rodada de Concessão de Aeroportos, foi clara na alocação desse risco (figura na planilha "anexo").

Comentários adicionais:

Anexo Contribuição ID 3

ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTE AO LEILÃO N.º 01/2020

Objeto: CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS SUL, CENTRAL E NORTE.

Nº do esclarecimento	Documento	Item	Pedido de Esclarecimento	Resposta
46	Contrato	CAPÍTULO V - Seção I	Com relação à cobrança do IPTU, entendemos que a Concessionária será responsável pelo pagamento deste imposto apenas sobre as áreas comerciais do aeroporto, destinadas às atividades econômicas não sujeitas à tarifação. Assim, caberá reequilíbrio econômico-financeiro com fundamento na cláusula 5.2.7.1 do Contrato de Concessão caso a Concessionária seja obrigada a pagar IPTU sobre as áreas operacionais destinadas a atividades sujeitas à tarifação. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto. Nesse sentido, informa-se que, segundo o item 5.2.7 e 5.2.7.1 da Minuta de Contrato de Concessão, o Poder Concedente somente suportará os custos decorrentes de impostos até então não aplicáveis, embora já existentes, se a cobrança destas obrigações tiver por origem a alteração da legislação tributária, inclusive decorrente de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores. Há de se destacar que, conforme a cláusula 5.2.7, a alteração tributária deve incidir sobre as receitas tarifárias ou afetar os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.

No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) áreas não comerciais consta dos itens 17.2.m.2 a 17.2.m.5 e 31.1.h, o risco será assumido pelo PODER CONCEDENTE, mas a CONCESSIONÁRIA deverá tomar todas as providências administrativas e judiciais a seu alcance para ver declarada a não incidência, ou para suspender a exigibilidade do pagamento do IPTU, em razão de se tratar de área envolvida na prestação de serviço público, conforme tais ações sejam cabíveis à luz das leis e/ou orientações normativas, posicionamentos doutrinários, pareceres da advocacia pública ou precedentes judiciais vigentes. Não se pode perder de vista que será o agente privado o responsável pela execução do contrato, devendo, portanto, ter a prerrogativa de adotar as soluções que considere mais adequadas, entre elas recorrer administrativamente e judicialmente de eventual cobrança, mas sendo ônus para o Poder Concedente, e tendo que em vista que a concretização desta cobrança pode inviabilizar a

concessão.	
QUESTIONAMENTO 122	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 7 (Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa) Subitem: 3. TABELA A Tema: Penalidade
Questionamento / Sugestão: - Sugerimos: (i) Nova redação para o item A-32, conforme a seguir: <i>"Não alcançar o padrão estabelecido para um mesmo indicador de desempenho que compõe o QID por mais de 03 (três) meses consecutivos ou alternados em um prazo de 12 (doze) meses."</i> (ii) Exclusão dos itens A-37 a A-41. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - A penalidade do item A-32 é descrita como: <i>"Não alcançar NOTA do QID superior a 9,0 para um mesmo indicador de desempenho que compõe o QID, por mais de 03 (três) meses consecutivos ou alternados em um prazo de 12 (doze) meses."</i> - Os itens A-37 a A-41 descrevem as penalidades para nota QID entre 0 e 8. - Avaliando todos esses itens em conjunto, entendemos que caso a Concessionária não tenha uma nota do QID de ao menos 9 ela será penalizada com um percentual sobre a receita total bruta. Entendemos que a condição de manter nota 9 por 3 meses consecutivos ou alternados dentro de um prazo de 12 meses para um mesmo indicador não esteja em linha com os padrões mínimos exigidos por cada indicador, podendo penalizar a Concessionária de forma injusta ainda que essa esteja atendendo de forma adequada aos padrões de qualidade exigidos pelo contrato. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que diante da contribuição recebida sobre o assunto decidiu por excluir as penalidades originalmente numeradas como A-37 a A-42, constantes da TABELA A – Infrações Gerais, do Anexo 7 da Minuta de Contrato de Concessão. Fica também acatada a alteração na redação do item A-32, com uma pequena alteração na redação proposta, que passa a ser descrita conforme segue: <i>"Não alcançar o padrão estabelecido (Nota do QID superior a 9,0) para um mesmo indicador de desempenho que compõe o QID por mais de 03 (três) meses consecutivos ou alternados em um prazo de 12 (doze) meses."</i> Por fim, fica acatada também a inclusão de cláusula de modo a incluir o direito ao contraditório e ampla defesa, conforme se segue: <i>"4.6. As penalidades serão aplicadas de ofício pelo PODER CONCEDENTE, garantido o devido processo administrativo, especialmente o direito à ampla defesa e ao contraditório"</i>	
QUESTIONAMENTO 123	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065

	Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 7 (Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa) Subitem: 3. TABELA B Tema: Penalidade
Questionamento / Sugestão: Sugerimos a exclusão da penalidade B-10 Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - A penalidade do item B-10 é descrita como: <i>“Deixar de explorar, de forma eficiente, as RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS (COMERCIAIS), ou se abster na busca por novas opções de RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS e/ou de DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO no COMPLEXO AEROPORTUÁRIO.”</i> - Acreditamos que todo proponente tem como objetivo maximizar sua receita tanto tarifária quanto não tarifária a fim de obter o maior retorno para seu projeto. Sendo assim, não entendemos o fundamento dessa penalidade assim como de que maneira o Poder Concedente poderá julgar se a Concessionária está explorando de forma eficiente ou não as receitas não tarifárias do aeroporto, considerando que o Poder Concedente desconhece a estratégia adotada pela Concessionária e que isso só diz respeito a essa última parte pois somente impacta no retorno do seu projeto e em sua lucratividade. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que diante da contribuição recebida sobre o assunto decidiu por excluir a penalidade originariamente numerada como B-10 da Minuta de Contrato de Concessão. Entretanto, será incorporado ao QID o Indicador de Produtividade, com o objetivo de garantir a exploração do Complexo Aeroportuário em todo seu potencial.	
QUESTIONAMENTO 124	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 3.3 Tema: QID
Questionamento / Sugestão: Sugerimos que seja adicionado ao item 3.3 o direito ao contraditório e ampla defesa pela Concessionária. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - O item 3.3 atesta que: <i>“Em caso de divergência entre a NOTA DO QID atribuída pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE ou pela CONCESSIONÁRIA prevalecerá sempre a primeira.”</i> - Entendemos que a Concessionária tem direito ao contraditório e ampla defesa, a fim de que a nota aferida seja correta, assertiva e justa. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta:	

A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada de modo a incluir o direito ao contraditório e ampla defesa, conforme segue: <i>2.3.1. Da apuração da NOTA DO QID pelo PODER CONCEDENTE, ou instituição por ele contratada, caberá recurso ao COMITÊ TÉCNICO.</i>	
QUESTIONAMENTO 125	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 4.1.1 Tema: Indicador ISZ
Questionamento / Sugestão: Acreditamos que o indicador ISZ apresentado no item 4.1.1, e não descrito na minuta de contrato, seja na verdade o indicador IPA apresentado no item 4.1. Pedimos a gentileza de verificar e alterar. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que informa que será alterada a sigla aludida de “ISZ” para “IPA”, conforme segue: <i>3.1.1. Os indicadores operacionais serão calculados mensalmente, segundo a fórmula ponderada detalhada a seguir:</i> $IOP = 0,20 \times IMI + 0,10 \times IPA$	
QUESTIONAMENTO 126	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 4.6 Tema: Indicador ISF
Questionamento / Sugestão: Sugerimos a exclusão do indicador ISF. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: O item 4.6 apresenta, entre outros, o Indicador de Situação Financeira (ISF), que possui a seguinte descrição: <i>“A CONCESSIONÁRIA deve apresentar, até 90 (noventa) dias após o encerramento de cada semestre civil, informações atualizadas das projeções financeiras da concessão, considerando os resultados reais obtidos desde o início da concessão até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo da concessão, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das projeções financeiras</i>	

<i>contidas no plano de negócios do AEROPORTO.”</i> Entendemos que a solicitação do indicador ISF demande informações de projeções financeiras futuras, não solicitadas em outras concessões por serem informações confidenciais e estratégicas, além de não fazerem parte do material a ser apresentado na proposta, uma vez que não existe a exigência de entrega de plano de negócios. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será acatada, pelos motivos apresentados e por não estar previsto na cláusula (Indicadores de Gestão (IGE)) e nem na fórmula da Nota do QID.	
QUESTIONAMENTO 127	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 5 Tema: Nota do QID
Questionamento / Sugestão: A fim de se aferir a correta nota do QID, sugerimos a exclusão das ponderações na fórmula do item 5, passando a ser a seguinte: <i>"Nota do QID = IOP + ISA + IAS + IGE"</i> Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - O item 5 “Nota do QID” apresenta a fórmula abaixo: $Nota\ do\ QID = 0,30 \times IOP + 0,20 \times ISA + 0,35 \times IAS + 0,15 \times IGE$ - Tal fórmula pondera as notas dos respectivos indicadores. Entretanto, essa ponderação já ocorre no cálculo de cada um dos indicadores apresentados incorrendo em dupla ponderação. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será acatada, alterando-se a fórmula conforme segue: Nota do QID = IOP + ISA + IAS + IGE	
QUESTIONAMENTO 128	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 1. Manual do Quadro de Indicadores de Desempenho Tema: Indicador de Manutenção e Infraestrutura (IMI)
Questionamento / Sugestão:	

Sugerimos que a entrada em vigor do indicador IMI ocorra após a conclusão da Fase I-B. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: O quadro de Desempenho do Indicador de Manutenção e Infraestrutura (IMI) apresenta como entrada em vigor o início da exploração comercial, porém afirma que durante o período de execução programada das obras (cronograma de obras), os indicadores operacionais de desempenho não serão aferidos. Ocorre que haverá uma grande concentração de obras durante a Fase I-B, tornando-se ineficiente a apuração do indicador IMI nesse período. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será acatada, alterando-se o indicador, conforme segue: Indicador de Manutenção e Infraestrutura (IMI) Entra em vigor: Início da fase II (após conclusão das obras da fase I-B)	
QUESTIONAMENTO 129	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato) Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 1. Manual do Quadro de Indicadores de Desempenho Tema: Indicador de Planos Aeroportuários (IPA)
Questionamento / Sugestão: Sugerimos que a entrada em vigor do indicador IPA ocorra após a Fase I-B. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: O quadro de Desempenho do Indicador de Planos Aeroportuários (IPA) apresenta como entrada em vigor o início da exploração comercial. Ocorre que esse indicador somente poderá ser atendido quando todos os planos estiverem válidos, o que não será possível concluir antes do final da Fase I-B, pois a Concessionária não terá tempo hábil para aprovar todos esses planos com a ANAC e demais autoridades competentes. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será acatada, alterando-se o indicador, conforme segue: Indicador de Planos Aeroportuários (IPA) Entra em vigor: Início da fase II (após conclusão das obras da fase I-B)	
QUESTIONAMENTO 130	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: 20 (minuta de Contrato)

	Item: Anexo 10 (Quadro de Indicadores de Desempenho – QID) Subitem: 1. Manual do Quadro de Indicadores de Desempenho Tema: Indicador de Satisfação Pública (ISP)
Questionamento / Sugestão: - Sugerimos trocar “população do entorno” por usuários do aeroporto. - Sugerimos também que seja esclarecido de que forma o ÍNDICE DE APROVAÇÃO PÚBLICA (NP) será calculado, uma vez que é base para a nota desse indicador. Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: - O quadro de Desempenho do Indicador de Satisfação Pública (ISP) contém, em sua descrição: <i>“O objetivo da pesquisa é monitorar a satisfação da população do entorno do aeroporto quanto à qualidade dos serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA, em especial quanto: à confiabilidade, conforto, segurança pública, segurança operacional, qualidade do atendimento e das informações prestadas.”</i> - Entendemos que o público mais adequado para a pesquisa desse indicador seja a dos usuários da infraestrutura aeroportuária, pois são eles a quem a Concessionária deve atender. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece o que se segue. O objetivo do ISP é monitorar a satisfação da população do entorno do aeroporto, com base em pesquisas de coleta de opinião da população do entorno, considerando que o equipamento tem impacto mais significativo sobre a população do que sobre os usuários, pois nesta concessão não está prevista operação de transporte aéreo público (comercial) regular, ou seja, o número de usuários/ano é menor que a população do entorno. Neste sentido, busca-se assegurar uma gestão eficiente da infraestrutura aeroportuária, de forma a mitigar impactos sobre o meio ambiente e populações do entorno do Aeroporto. Com relação ao ÍNDICE DE APROVAÇÃO PÚBLICA (NP), ele é igual ao resultado do NS (ÍNDICE DE APROVAÇÃO) deste quadro (NS = NP), e será <i>“obtido através de pesquisas de coleta de opinião da população do entorno do aeroporto a serem realizadas pelo Poder Concedente, ou instituição por ele contratada e acompanhadas pelo responsável da CONCESSIONÁRIA”</i>, e terá sua nota (NS) conforme consta no Quadro INDICADOR DE SATISFAÇÃO PÚBLICA (ISP): <u>Nota/Conceito QID:</u> Ruim: ISP = 0 para NS < 5 Regular: ISP = 1 - (8 - NS) para 5 ≤ NS < 6,5 Bom: ISP = 1 - (8 - NS) para 6,5 ≤ NS < 8 Ótimo: ISP = 1 para NS ≥ 8	
QUESTIONAMENTO 131	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: Minuta de Contrato de Concessão Item: 1.1 Subitem: N/A Tema: Disposições Iniciais
Questionamento / Sugestão: Sugerimos incluir, dentre as definições da minuta do Contrato de Concessão, a seguinte definição: <i>"Aviação sub-regional - Aviação que tenha como origem e destino aeroportos regionais, de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600.000</i>	

(seiscentos mil) passageiros."

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Considerando que não há uma definição legal/regulamentar sobre o conceito de "Aviação sub-regional" e que esse conceito é utilizado ao longo das minutas do Contrato e do Edital, sugere-se a inclusão de definição desse termo nestes instrumentos, considerando as disposições do art. 115 da Lei nº 13.097/2015.

Comentários adicionais:

- Não há.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a menção à AVIAÇÃO SUB REGIONAL foi retirada dos documentos editalícios.

QUESTIONAMENTO 132

Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: Minuta de Edital Item: 2.2 Subitem: N/A Tema: Objeto do Leilão

Questionamento / Sugestão:

Sugerimos nova redação desse item, conforme a seguir:

"2.2. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, deverá ser mantida a destinação do AEROPORTO ao atendimento da AVIAÇÃO GERAL e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento, podendo eventualmente operar aviação regular sub-regional com aeronaves de no máximo 30 (trinta) assentos."

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Uniformizar os conceitos utilizados neste Item, em conformidade com as previsões da Cláusula 4.3 da minuta do Contrato de Concessão e do Item 3.2.1 da minuta do PEA.
- Considerando que o PEA prevê no item 3.2.1 que "No objeto da Concessão não estão incluídas: 3.2.1. a destinação da infraestrutura aeroportuária para transporte aéreo regular com aeronaves que contenham mais de 30 assentos", consideramos necessário esclarecer que o Item 2.2 do Edital não trata da "destinação prioritária" do Aeroporto, mas da única destinação possível à infraestrutura.
- Considerando que a minuta da Cláusula 4.3 da Minuta do Contrato de Concessão prevê que o Aeroporto poderá "eventualmente" operar aviação regular sub-regional com aeronaves de no máximo 30 (trinta) lugares, consideramos necessário uniformizar o Item 2.2 do Edital, que, diferentemente, prevê que o Aeroporto "está autorizado" a essas operações.

Comentários adicionais:

- Não há.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. O Estado de Minas Gerais está seguindo a legislação vigente, ou seja, a Resolução CONAC nº 1/2017, que determina que a operação no aeroporto está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil), além de atender as ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU, não podendo desta maneira considerar a concessão para voos regulares comerciais, exceto voos diretos entre este aeroporto e os aeroportos regionais, conforme definição dada no inciso I do art. 115 da Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015. Ademais, a competência de restringir ou não um aeroporto legalmente pertence à

entidade reguladora - ANAC - e ao Conselho de Aviação Civil – CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil, não cabendo ao Estado de Minas Gerais tal definição.	
QUESTIONAMENTO 133	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: Minuta do Contrato de Concessão Item: 1.1 Subitem: N/A Tema: Disposições Iniciais
Questionamento / Sugestão: Sugerir nova redação desse item, conforme a seguir: <i>"AVIAÇÃO GERAL - Aviação prioritária de pequenos aviões de propriedade particular, jatos executivos, helicópteros, voos de treinamento e outras atividades aéreas não regulares."</i> Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto: • Uniformizar as definições contidas no Item 1.1 da Minuta do Edital e no Item 1.1 da Minuta do Contrato de Concessão; • Há divergência entre a definição de "AVIAÇÃO GERAL" nos itens 1.1 das minutas do Edital e do Contrato de Concessão, especialmente quanto à previsão, ao final do conceito, da expressão "não regulares", em referência a "outras atividades aéreas". Considerando que o conceito de AVIAÇÃO GERAL não engloba "outras atividades aéreas" de forma geral, mas apenas aquelas não regulares, compreendemos que o mais adequado é a uniformização dos documentos com base no conceito adotado pela minuta do Edital no seu Item 1.1. Comentários adicionais: - Não há.	
Resposta: A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a menção à AVIAÇÃO REGIONAL foi retirada dos documentos editalícios, pois, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).	
QUESTIONAMENTO 134	
Manifestante:	Ricardo de Arruda Penteado Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br (11) 97200-8065 Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões
Item:	Anexo: Minuta do Contrato de Concessão Item: 4.3 Subitem: N/A Tema: Objeto e Fases de Realização
Questionamento / Sugestão: Sugerimos nova redação desse item, conforme a seguir: <i>"4.3. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, deverá ser mantida a destinação do AEROPORTO ao atendimento da AVIAÇÃO GERAL e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento, podendo</i>	

eventualmente operar aviação regular sub-regional com aeronaves de no máximo 30 (trinta) assentos."

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Uniformizar as disposições da Cláusula 4.3 da minuta do Contrato de Concessão com as disposições do Item 3.2.1 do PEA;
- Considerando que o PEA prevê no item 3.2.1 que *"No objeto da Concessão não estão incluídas: 3.2.1. a destinação da infraestrutura aeroportuária para transporte aéreo regular com aeronaves que contenham mais de 30 assentos"*, consideramos necessário esclarecer que a Cláusula 4.3 da minuta do Contrato de Concessão não trata da "destinação prioritária" do Aeroporto, mas da única destinação possível à infraestrutura.

Comentários adicionais:

- Não há.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que a previsão foi retirada dos documentos editalícios, pois, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

QUESTIONAMENTO 135

Manifestante:

Ricardo de Arruda Penteado

Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br |(11) 97200-8065

Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões

Item:

Anexo: Anexo I da Minuta do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)

Item: 3.1.1.1

Subitem: N/A

Tema: Plano de Exploração Aeroportuária - PEA

Questionamento / Sugestão:

Sugerimos nova redação desse item, conforme a seguir:

"3.1.1.1. A infraestrutura aeroportuária objeto do Contrato de Concessão destina-se ao atendimento da AVIAÇÃO GERAL e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento, podendo eventualmente operar aviação regular sub-regional com aeronaves de no máximo 30 (trinta) assentos."

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Uniformizar a previsão do Item 3.1.1.1 do PEA com a disposição da Cláusula 4.3 da minuta do Contrato de Concessão;
- A previsão do item 3.1.1.1 do PEA é incompleta se comparada à disposição da Cláusula 4.3 da minuta do Contrato de Concessão no que tange à destinação do Aeroporto, de modo que sugere-se a uniformização da redação em conformidade com a previsão mais completa, do Contrato.

Comentários adicionais:

Não há.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e esclarece que, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção

de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

QUESTIONAMENTO 136

Manifestante:

Ricardo de Arruda Penteado

Contato: ricardo.penteado@grupoccr.com.br | (11) 97200-8065

Interessado: CPC - Companhia de Participações em Concessões

Item:

Anexo: Anexo I da Minuta do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)

Item: 6.4

Subitem: Tabela A; Item 3

Tema: Intervenções Obrigatórias

Questionamento / Sugestão:

Sugerimos nova redação desse item, conforme a seguir:

"Garantir a ausência de obstáculos de dentro da faixa preparada (para aeronaves código 3) que ultrapassem a cota do eixo da pista (medida no ponto do eixo da pista mais próximo ao objeto)."

Motivação e impacto do questionamento / sugestão para o projeto:

- Há um obstáculo acima da cota do eixo da pista, que se encontra a uma distância, do eixo da pista, inferior ao permitido para Faixa de pista de aeronaves código 3 (140 metros). Trata-se de um talude, contendo inclusive algumas edificações, e se encontra-se fora do sítio aeroportuário, pertencente à Área de Propriedade da Infraero (Antiga área do CIAAR). Uma vez que esse terreno deixou de fazer parte do complexo aeroportuário, seria necessária uma desapropriação para se executar a remoção desse obstáculo, o que se torna desnecessário, pois a operação do aeroporto restrito a Aviação Geral e Executiva, com eventual operação de aviação sub-regional com aeronaves de 30 assentos, é possível de ser feita com esse obstáculo. Assim, alterando essa obrigação para prever ausência de obstáculos na faixa preparada (para aeronaves código 3), essa distância mínima passa a ser de 70 metros, o que viabiliza a manutenção do referido talude.

Comentários adicionais:

- Não há.

Resposta:

A SEINFRA agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Em relação ao ponto destacado, esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves código de referência 3C, conforme RBAC nº 154 na sua versão vigente, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura, aceitando-se manter os procedimentos operacionais atuais na taxiway ALFA, a fim de evitar a necessidade de desapropriação e mais demolições em terreno fora do sítio aeroportuário. Justifica-se perante o fato que o Centro de Manutenção da Azul trabalha com aeronaves código de referência 3C, como o Embraer 190/195 e o ATR-72, além de aeronaves executivas com envergadura maior que 24 m, que operam no aeroporto.

Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro:

3. *Garantir a ausência de obstáculos de dentro da faixa de pista (para aeronaves código 3C para IFR Não Precisão) que ultrapassem a cota do eixo da pista (medida no ponto do eixo da pista mais próximo ao objeto), nem ultrapassem uma rampa de 5% ascendente, transversal ao eixo da pista de pouso e*

decolagem e iniciada no término da faixa preparada.