

AVISO DE ESCLARECIMENTOS II

Questões de nº 07 a 37.

Edital da Concorrência nº 0058/2025

Processo Administrativo nº 20/0400-0000708-9

Nº da Objeto: CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPANSÃO DOS AEROPORTOS DE PASSO FUNDO E DE SANTO ÂNGELO.

Número da questão formulada	Item do Edital	Esclarecimento solicitado	Número da questão atribuída pela Comissão e que constará da ata de esclarecimento
01	"04 Avaliação Econômico-Financeira", parte da Documentação Técnica	Com o intuito de dar continuidade às análises econômicas e à adequada precificação da proposta, entende-se imprescindível a atualização das premissas do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Essa necessidade decorre do fato de que os dados técnicos disponíveis se referem, em sua maioria, ao ano de 2019 e, em alguns casos, apresentam inconsistências entre tabelas e gráficos. No que se refere à aviação geral, por exemplo, observa-se que o EVTEA utilizou médias regionais da Região Sul para a distribuição dos voos por classe de aeronave, sem detalhamento específico para os aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo, que são as infraestruturas concedidas. Diante desse contexto, solicita-se a disponibilização de dados atualizados e individualizados, preferencialmente acompanhados de série histórica dos últimos cinco anos, de modo a refletir com maior precisão a realidade operacional de cada sítio aeroportuário, conforme segue:	07



		(i) Passageiros/Hora-Pico: movimentação de passageiros por hora-pico (considerando sazonalidade), frequência atual de voos e frequência específica no horário de maior movimentação; e (ii) Aviação Geral: movimentações anuais, segmentação por classes de aeronaves efetivamente operantes e tempo médio de permanência das aeronaves; e (iii) Receitas Não Tarifárias: exploração comercial (lojas, serviços, alimentação, locadoras, publicidade etc.); áreas técnicas/uso não tarifário (hangares, manutenção, locações) e informações sobre abastecimento de aeronaves, especialmente em Santo Angelo, conforme apontado no EVTEA. A disponibilização dessas informações é fundamental para garantir que as Proponentes tenham informações mínimas necessárias para apresentar propostas compatíveis com a demanda recente e a realidade econômico-financeira dos Aeroportos. A ausência desses dados tende a exigir a adoção de premissas mais conservadoras, além de contingências e prêmios de risco adicionais por parte das Proponentes, impactando, naturalmente, o desconto que poderá ser aplicado à contraprestação pública, em prejuízo do próprio Poder Concedente. Dessa forma, solicita-se a disponibilização dos dados mencionados e a indicação do prazo estimado para envio. Caso algum item não esteja disponível, solicita-se a formalização dessa condição, bem como a indicação de fontes alternativas autorizadas ou a validação de metodologia substitutiva para estimativas.		
2	Cláusula 1.1.37 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão" e Itens 8.1, 8.2, 8.9, 8.11.3 e 8.11.3.1 do Anexo II do Contrato de Concessão (PEA)	A Cláusula 1.1.37 define "Gatilho de Investimento em pátios de aeronaves" como o "momento, durante a Fase II da Concessão, em que a demanda de movimentação de aeronaves enseja a necessidade de realização de investimentos em pátios de aeronaves". Por sua vez, os itens 8.1 e 8.2 do PEA estabelecem a necessidade de apresentação, por parte da Concessionária, do	08	

		Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), demonstrando um planejamento adequado para o atendimento das especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e garantia da qualidade do serviço. O primeiro PGI deverá ser apresentado pela Concessionária ao Poder Concedente e à AGERGS em até 12 meses a partir da Data de Eficácia do Contrato. Nesse contexto, o PEA estabelece que o PGI deverá ser composto pelos seguintes relatórios: (i) Avaliação das Condições das Instalações (ACI); e (ii) Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI). Especificamente em relação ao PMI, o item 8.11.3 indica que este deverá indicar os momentos em que as demandas de aeronaves, veículos e passageiros ensejarão a obrigação de a Concessionária iniciar investimentos, revisar procedimentos operacionais ou realizar melhorias, constituindo estes os Gatilhos de Investimentos. Nessa linha, o item 8.11.3.1 do PEA estabelece que "Para cada Gatilho de Investimento, deverá ser apresentado o tempo necessário para a realização da intervenção com objetivo de ampliação da capacidade, recomposição do nível de serviço ou atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária." Dessa forma, considerando que a definição dos momentos dos "Gatilhos de Investimento em pátios de aeronaves" é responsabilidade da Concessionária, conforme o item 8.11.3 do PEA, e que não há, no Contrato ou no PEA, detalhamento prévio de parâmetros técnicos aplicáveis aos pátios de aeronaves para fins de acionamento do gatilho, entende-se que a constatação do gatilho dependerá da avaliação técnica da própria Concessionária acerca da manutenção do nível de serviço e do atendimento às especificações mínimas de infraestrutura aeroportuária, inexistindo, por ora, critério objetivo previamente fixado para determinar o momento inicial do gatilho em questão. Está correto o entendimento? Em caso negativo, favor especificar: (i) a capacidade de	
--	--	--	--

		movimentação e processamento de passageiros que dará ensejo ao "Gatilho de Investimentos em pátios de aeronaves"; (ii) especificar a extensão da obrigação correspondente; bem como (iii) a metodologia de apuração dos seus custos. A Cláusula 1.1.36 define "Gatilho de Investimento em Terminais de Passageiros" como o "momento, durante a Fase II da Concessão, em que a demanda de passageiros na Hora Pico atinge 85% da capacidade do componente operacional, de acordo com o nível de serviço estabelecido no PEA". Essa mesma diretriz consta no item 8.11.3.2 do PEA, que estabelece que os Gatilhos de Investimento em terminais de passageiros "deverão ser avaliados para cada componente operacional, no momento em que a demanda de passageiros na Hora Pico atingir 85% da capacidade do componente". Embora os dispositivos não sejam explícitos, entende-se que se refere à capacidade operacional máxima em questão, dado que é a proximidade com ela que demanda novos investimentos. Contudo, nota-se que não há uma delimitação das ações a serem realizadas a partir da constatação do atendimento à capacidade de 85% de cada componente operacional, de modo que a apresentação dos momentos de gatilho ficará a cargo da Concessionária, nos termos do item 8.11.3 do PEA. Assim, entende-se que não há qualquer regra no sentido de que a futura Concessionária estaria obrigada a realizar investimentos no terminal de passageiros na eventualidade de atingir 85% da capacidade operacional na Hora Pico, bastando, para tanto, que nessa oportunidade a Concessionária promova a avaliação de tal necessidade. É correto o entendimento? Em caso negativo, favor especificar a capacidade de movimentação e processamento de passageiros que dará ensejo ao Gatilho de Investimentos, bem como especificar a extensão da obrigação correspondente e seus custos. Nos termos da Cláusula 2.4, "eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários, em posse ou detenção de terceiros, posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária".	
3 Cláusula 1.1.36 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão" e Itens 8.11.3 e 8.11.3.2 do Anexo II do Contrato de Concessão (PEA)		09	
4 	Cláusula 2.4, 2.7, 3.1.77, 5.2.12 e 5.3.4 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	10	

		Já a Cláusula 3.1.77 prevê que é responsabilidade da Concessionária a manutenção da “integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas dos sítios aeroportuários ocupadas por terceiros, exceto pelas ocupações já existentes antes da Data de Eficácia, que ficarão a cargo do Poder Concedente”. Por sua vez, a Cláusula 5.3.4 aloca à Concessionária o risco pela “manutenção da posse das áreas dos Aeroportos após o término do Estágio 2 da Fase I, assim como custos diretos e indiretos e prazos de solução de invasões de imóveis dos Aeroportos, ou de solução das ocupações dos Aeroportos, reassentamentos e realocações”. Nesse contexto, a Cláusula 5.2.12 determina que os custos administrativos e cíveis que decorram de fatos anteriores à assinatura do Contrato ficarão a cargo do Poder Concedente. Observa-se que as cláusulas estabelecem marcos temporais distintos - assinatura do Contrato, Data de Eficácia e término do Estágio 2 da Fase I - para a mesma alocação de responsabilidade da Concessionária, sem indicar claramente qual deles deve prevalecer para definir a responsabilidade pela desocupação das áreas aeroportuárias. Essa sobreposição pode gerar interpretações divergentes quanto à extensão dos deveres do Poder Concedente e da Concessionária. Diante disso, entende-se que, à luz da cláusula 5.3.4, a responsabilidade da Concessionária pela manutenção da posse das áreas deve ser considerada apenas a partir do término do Estágio 2 da Fase I, cabendo ao Poder Concedente suportar eventuais custos ou adotar as medidas necessárias para as desocupações até esse marco temporal, inclusive prestando o apoio institucional indispensável. Está correto o entendimento? Do contrário, favor esclarecer as incompatibilidades existentes no Contrato quanto à matéria de responsabilidade pelas desocupações nos sítios aeroportuários, delimitando expressamente o horizonte temporal a ser adotado para transferência da responsabilidade do Poder Concedente à Concessionária.
--	--	--

5	Cláusula 2.4.1 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	A Cláusula 2.4.1 estabelece que as desocupações de áreas do sítio aeroportuário em posse ou detenção de terceiros, previamente à celebração do Contrato, bem como eventuais custos com indenização, serão de responsabilidade do Poder Concedente. Ainda, a Cláusula 5.3.4 aloca à Concessionária o risco pela "manutenção da posse das áreas dos Aeroportos após o término do Estágio 2 da Fase I, assim como custos diretos e indiretos e prazos de solução de invasões de imóveis dos Aeroportos, ou de solução das ocupações dos Aeroportos, reassentamentos e realocações". Nesse contexto, entende-se que o conceito de "posse ou detenção prévia" abrange qualquer ocupação existente antes da assinatura, independentemente de formalização ou de prévio conhecimento das partes, cabendo ao Poder Concedente entregar as áreas integralmente desocupadas até o término da Fase I-A. Assim, eventual atraso do Poder Concedente em promover a desocupação ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a favor da Concessionária. Está correto o entendimento?	11
6	Cláusula 2.4.1, 2.4.1.1 e 5.3.4 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	A Cláusula 2.4.1 estabelece que as "desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários, em posse ou detenção de terceiros, previamente à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade do Poder Concedente". Por sua vez, a Cláusula 2.4.1.1 determina que a demolição de imóveis existentes na área será de responsabilidade da Concessionária, que deverá arcar com os eventuais custos decorrentes dessa atividade. A Cláusula 5.3.4 limita a alocação do risco relacionado à manutenção da posse das áreas - incluindo custos diretos e indiretos, bem como os prazos para solução de invasões e ocupações - à Concessionária, apenas para ocorrências posteriores ao término do Estágio 2 da Fase I. Considerando a redação contratual, fica claro que a assunção dos custos de desocupação pela Concessionária está condicionada ao término do Estágio 2 da Fase I, de modo que	12

		os custos de demolição das desocupações somente poderão ser atribuídos à Concessionária a partir do início da Fase II. Portanto, entende-se que, para imóveis ocupados antes do início da Fase II, ou nos casos em que a remoção decorra de exigência superveniente não prevista contratualmente, a responsabilidade e os custos correspondentes - incluindo destinação de resíduos e adoção de medidas de segurança e licenciamento - serão de responsabilidade do Poder Concedente. Dessa forma, caso a Concessionária venha a executar tais atividades em função de uma necessidade operacional, será assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento? Do contrário, favor esclarecer se seria correto o entendimento de que os custos de demolição atribuídos à Concessionária serão aqueles relativos às desocupações posteriores à assinatura do contrato, fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro para exigências não previstas contratualmente.	
7	Cláusula 2.7.2 e 2.7.3 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão" e Anexo 8 - Diretrizes para Celebração de Contrato de Administração de Contas	A Cláusula 2.7.2 estabelece como condição para a Data de Eficácia o depósito do Aporte na Conta de Aporte, a ser aberta pelo Poder Concedente junto à Instituição Depositária. De forma semelhante, a Cláusula 2.7.3 determina que seja realizado o depósito, na Conta Garantia da Contraprestação Mensal, do valor correspondente a seis Contraprestações Mensais. Dessa maneira, a análise conjunta dessas cláusulas indica que a Data de Eficácia somente terá início após o Poder Concedente efetuar os depósitos exigidos tanto na Conta de Aporte quanto na Conta Garantia da Contraprestação Mensal. Entretanto, não há previsão expressa de prazo máximo para que o Poder Concedente realize tais depósitos, os quais são de sua exclusiva responsabilidade. Essa ausência de definição pode resultar em adiamento indefinido do início da Data de Eficácia, comprometendo tanto as condições de financiamento que foram precificadas no momento da proposta quanto aquelas de receita, prejudicando sobremaneira as condições de fixar preços. Isso além de gerar muita incerteza sobre a data estimada para a assunção dos serviços públicos pela Concessionária, o que impacta diretamente os custos	13

		relacionados à mobilização, cronograma, financiamentos, seguros e demais premissas econômicas consideradas na proposta das Proponentes.	
		Diante desse contexto, solicita-se esclarecimento quanto: (i) ao prazo máximo para a realização dos depósitos previstos nas Cláusulas 2.7.2 e 2.7.3; e (ii) aos efeitos contratuais em caso de eventual atraso, incluindo possíveis ajustes de prazos e recomposição dos prejuízos decorrentes.	
8	Cláusulas 2.7.4 e 2.18.3 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	A Cláusula 2.7.2 estabelece que, como condição para a Data de Eficácia, a Concessionária deve ser formalmente comunicada da emissão da Ordem de Serviço da Fase I pelo Poder Concedente, a qual deverá ser expedida em até 15 (quinze) dias após a contratação dos seguros previstos no item 3.1.85. Por sua vez, a Cláusula 2.18.3 determina que declaração de conclusão do Estágio 2 da Fase I somente será emitida mediante a comprovação da contratação dos seguros mencionados no item 3.1.85, relacionados às atividades operacionais dos aeroportos, entre outros requisitos. Diante disso, verifica-se que a emissão da Ordem de Serviço da Fase I já pressupõe a comprovação da contratação dos seguros exigidos. Assim, para evitar retrabalho e promover maior eficiência na gestão do Contrato de Concessão, entende-se que a exigência prevista na Cláusula 2.18.3 pode ser considerada atendida pela comprovação já apresentada conforme a Cláusula 2.7.4, sendo suficiente, nesse caso, a validação da vigência das apólices. Está correto o entendimento? Do contrário, favor esclarecer a diferença entre as comprovações da contratação dos seguros para os casos previstos nas cláusulas 2.7.4 e 2.18.3. A Cláusula 2.18.4 condiciona a declaração de conclusão do Estágio 2 da Fase I, entre outros requisitos, à apresentação da composição do corpo de funcionários que atuarão na área operacional dos aeroportos ou em atividades relacionadas à segurança operacional, devidamente treinados. Entretanto, observa-se a ausência de um detalhamento	14
9	Cláusula 2.18.4 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"		15

		específico quanto à forma de apresentação dessa composição de funcionários, o que pode ocasionar atrasos e ineficiências desnecessárias durante a execução contratual. Considerando essa lacuna, entende-se que, para fins de cumprimento da Cláusula 2.18.4, a apresentação de uma relação contendo o quantitativo de funcionários, suas identificações e respectivos cargos ocupados seria suficiente para atender à exigência. Está correto o entendimento? Do contrário, favor esclarecer quais informações relacionadas ao corpo de funcionários da Concessionária deverão ser apresentadas ao Poder Concedente para fins de cumprimento da exigência prevista na Cláusula 2.18.4.	
10	Cláusulas 2.24.4 e 5.2.2 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão	A Cláusula 2.24.4 estabelece que o encaminhamento do anteprojeto ao Poder Concedente não exclui eventual necessidade de sua alteração posterior para adequação aos requisitos constantes no contrato, nos seus anexos, legislação e normas aplicáveis, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Contrato. Por sua vez, a Cláusula 5.2.2 atribui ao Poder Concedente o risco por "mudanças no Anteprojeto por solicitação do Poder Concedente ou ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Anteprojeto com a legislação em vigor à época da realização do investimento ou com as informações contidas no PEA". Considerando a redação das Cláusulas 2.24.4 e 5.2.2, entende-se que a caracterização de "não-conformidade" do Anteprojeto, seja em relação à legislação vigente à época da realização do investimento, seja em relação às informações contidas no PEA, deverá ser obrigatoriamente precedida de processo administrativo específico, com decisão fundamentada e assegurado à Concessionária o exercício do contraditório e da ampla defesa. Esse procedimento revela-se essencial para assegurar o direito de manifestação da Concessionária diante de eventuais alegações de "não-conformidade" nas alterações do Anteprojeto, as quais podem implicar atrasos e, assim, acarretar prejuízos operacionais e financeiros à Concessionária.	16

		Está correto o entendimento? Do contrário, favor esclarecer como será constatada a não conformidade formal e material do Anteprojeto, de modo a garantir a oitiva da Concessionária. A Cláusula 3.1.11 prevê que a Concessionária deve assumir integralmente os contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários que tenham sido celebrados pelo Operador Atual, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres.	
11	Cláusulas 3.1.11 e 3.1.12.1 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	Por outro lado, a Cláusula 3.1.12.1 prevê que não serão sub-rogados os contratos celebrados pelo Operador Atual à Concessionária em desacordo com o Contrato de Concessão. Compatibilizando as previsões, entende-se que, em caso de contratos de cessão de espaços em desacordo com o Contrato de Concessão, o Poder Concedente será responsável pelos procedimentos necessários para promover a rescisão contratual, arcando com os respectivos custos, inclusive aqueles que possam ser fundamentais para liberar a área ocupada. Caso contrário, a Concessionária ficará impedida de celebrar contratos relativos à utilização dos espaços atualmente ocupados por terceiros, o que poderá comprometer a remuneração projetada em seu plano de negócios.	17
12	Cláusulas 3.1.47 e 3.1.47.1 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	Está correto o entendimento? A Cláusula 3.1.47 estabelece como dever da Concessionária a promoção da desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos e indenizar seus proprietários, devendo, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária. Por sua vez, a Cláusula 3.1.47.1 prevê que os eventuais custos vinculados às desapropriações ou desocupações que sejam necessárias à expansão dos Aeroportos serão de responsabilidade exclusiva da Concessionária, não fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse contexto, a publicação de decretos e a outorga de poderes são atos administrativos de competência exclusiva do	18

		Poder Concedente, de modo que, embora sejam formalmente requeridos e tecnicamente instruídos pela Concessionária, não podem ser praticados por ela. E, naturalmente, pode haver atrasos em sua edição. Dessa forma, entende-se que a obrigação da Concessionária de “promover a desapropriação” e indenizar proprietários (3.1.47) limita-se aos atos e custos intrínsecos e ordinários do procedimento sob sua gestão, ao passo que qualquer incremento nesses valores que decorra de eventual demora na edição dos atos de competência pública i – em especial a edição/publicação de decretos expropriatórios e a outorga de poderes – justificarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?	
13	Cláusula 2.11, 3.2.18 e 5.2 do “Anexo 4 – Contrato de Concessão” e Item 4.2 do PEA.	A Cláusula 3.2.18 atribui ao Poder Concedente o dever de disponibilizar à Concessionária a área dos Aeroportos descrita no PEA, no estado em que se encontra. O item 4.2 do PEA, por sua vez, determina que, “respeitadas as fases de transição operacional dispostas no Contrato, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas atualmente de posse do Aeroporto”. Logo, isso ocorrerá apenas depois da transição. Para o hiato entre a homologação do resultado e o fim da transição, a Cláusula 2.11 estabelece que o Operador Atual será responsável pela guarda dos bens do aeroporto, deixando claro que essa responsabilidade perdurará até o término do Estágio 2 da Fase 1, sendo que a duração máxima desse período será definida no PEA. Contudo, a Cláusula 5.2, que elenca os riscos atribuídos ao Poder Concedente, não faz menção expressa ao risco de atraso na disponibilização da área dos Aeroportos ou mesmo relativa à eventuais danos nos bens dos aeroportos. Diante dessas previsões contratuais, entende-se que a obrigação relativa à disponibilização da área é consequência natural do próprio desenho de transição: uma vez concluído o Estágio 2 da Fase I e iniciada a Fase II, a área deve ser	19

		automaticamente entregue e colocada à disposição da Concessionária, com a cessação da guarda pelo Operador Atual, conforme previsto no item 4.2 do PEA, em condições tais de que os bens possuam as condições do momento da licitação. Nessa lógica, não se configura como risco ordinário da Concessionária o eventual "atraso de disponibilização" ou "deterioração dos bens", pois a entrega está vinculada à transição de fases e a atos sob responsabilidade do Poder Concedente/Operador Atual. Assim, caso ocorram atrasos na entrega integral ou parcial das áreas, seja por omissão ou demora em atos de disponibilização, liberação física, formalização documental ou retirada da guarda, bem como na eventualidade de haver danos ou deterioração dos bens, o risco de tais eventos devem ser imputados ao Poder Concedente, cabendo à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Está correto o entendimento? Em caso negativo, solicita-se esclarecimento quanto a: (i) quando se considera cumprido o dever de "disponibilizar a área" (marco, forma e documentos da entrega) ao final do Estágio 2 da Fase I; (ii) quem responde por eventuais atrasos na retirada da guarda e liberação física das áreas; e (iii) quais os efeitos contratuais (ajuste de prazos e recomposição) caso tais atrasos impactem a exploração do ativo pela Concessionária. Nos termos do artigo 28-A da Lei Federal n.º 8.987/95, para garantir contratos de mútuo de longo prazo, destinados a investimentos relacionados a contratos de concessão, em qualquer de suas modalidades, as concessionárias poderão ceder ao mutuante, em caráter fiduciário, parcela de seus créditos operacionais futuros (recebíveis). Em linha com a previsão legal, a Cláusula 4.2 autoriza a Concessionária a ceder fiduciariamente aos Financiadores os créditos decorrentes das Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, com o objetivo de garantir contratos de financiamento, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço. Já a Cláusula 4.1 elenca as formas de remuneração da	
14	Cláusula 4.1 e 4.2 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"		20

		Concessionária e classifica separadamente: (i) Receitas Tarifárias; (ii) Receitas Não Tarifárias; (iii) Contraprestação Mensal; e (iv) Aporte. Ocorre que, embora a Contraprestação Mensal também integre o fluxo de caixa da Concessão e decorra diretamente do Contrato de Concessão, a redação de 4.2 pode ser interpretada restritivamente (apenas "Receitas Tarifárias e Não Tarifárias"), excluindo sua cessão fiduciária. Essa análise contraria a amplitude do art. 28-A ("créditos operacionais futuros") e poderia dificultar a estruturação de garantias financeiras usuais em project finance, com impacto em custo de capital, prazos e bancabilidade do projeto. Entende-se, portanto, que também a Contraprestação Mensal qualifica-se como crédito operacional futuros e pode ser objeto de cessão fiduciária aos Financiadores nas mesmas condições de 4.2 (até o limite que não comprometa a prestação do serviço). Está correto o entendimento?	
15	Cláusula 4.21.1 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	A Cláusula 4.21.1 estabelece que o pagamento da Contraprestação Mensal terá início em 30 (trinta) dias a partir da Fase I-B, desde que a Concessionária tenha assumido a operação do Aeroporto. Além disso, a mesma cláusula determina que o pagamento da Contraprestação Mensal observará o prazo previsto no Anexo 8. Entretanto, o Anexo 8 (Diretrizes para Celebração de Contrato de Administração de Contas) não define expressamente a data em que ocorrerá o pagamento da Contraprestação Mensal. Essa omissão prejudica a Concessionária, pois dificulta a adequada programação do fluxo de recebimentos, a organização das contas vinculadas e garantias, e impacta negativamente o cronograma financeiro e o cumprimento de compromissos com terceiros. A ausência de clareza quanto à data ou, ao menos, o prazo de pagamento (determinados dias úteis a partir da arrecadação, por exemplo) compromete a previsibilidade operacional e financeira do Contrato de Concessão, podendo inclusive afetar a capacidade da Concessionária de planejar suas obrigações e investimentos. Ademais, a definição clara desse prazo é fundamental para que	21

16	Cláusulas 4.27, 4.28.1 e 4.29.1 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	as Proponentes possam precificar adequadamente suas propostas durante a licitação, reduzindo incertezas e riscos associados ao fluxo de caixa do projeto. Dessa forma, solicita-se o esclarecimento sobre qual será o prazo para pagamento da Contraprestação Mensal, indicando: (i) o marco inicial para contagem do prazo; e (ii) os efeitos correspondentes no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. A Cláusula 4.27 estabelece que a Data de Eficácia está condicionada à constituição da Conta Garantia e da Conta Segregadora, ambas sob custódia da Instituição Depositária contratada. Já a Cláusula 4.28.1 dispõe que, caso a CADIP não cumpra sua obrigação de constituição da Conta Garantia, por motivos atribuíveis a ela ou ao Poder Concedente, as Partes deverão acordar sobre a possibilidade de modificação da estrutura de garantias ou extinção da Concessão, sendo devidas perdas e danos a qualquer das Partes. De modo semelhante, a Cláusula 4.29.1 que, se o Poder Concedente não cumprir a obrigação de constituir a Conta Segregadora, por razões a ele imputáveis, as Partes acordarão sobre eventual modificação da estrutura de garantias ou extinção da Concessão, com direito a perdas e danos para qualquer das Partes. No entanto, a Cláusula 4.29.1 não especifica quais elementos compõem as "perdas e danos", tampouco define os critérios para sua demonstração, cálculo e pagamento, o que compromete a previsibilidade financeira do projeto, especialmente em situações sensíveis à bancabilidade. Diante disso, entende-se que se aplica o conceito de perdas e danos previsto no artigo 402 do Código Civil, pelo qual o credor tem direito àquilo que efetivamente perdeu (danos emergentes) e ao que razoavelmente deixou de lucrar (lucros cessantes). Quanto aos danos emergentes, entende-se que será devido o ressarcimento dos valores incorridos durante a licitação, incluindo custos relacionados aos estudos do projeto, contratação de terceiros, contratação de garantia da proposta, custos incorridos na constituição da SPE e integralização do	22
----	--	--	----

		capital social, além de quaisquer outros valores despendidos e devidamente comprovados.	
		No que se refere aos lucros cessantes, entende-se que serão devidos os valores que a Concessionária projetou como remuneração em seu plano de negócios ao participar da licitação até o momento em que houver eventual extinção amigável. Estão corretos os entendimentos? Em caso negativo, solicita-se explicitar, de forma expressa, quais rubricas serão indenizáveis, quais documentos as comprovarão e quais critérios de cálculo, atualização e pagamento serão adotados nas hipóteses das Cláusulas 4.28.1 e 4.29.1.	
17	Cláusula 5.2.5 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	A Cláusula 5.2.5 estabelece que constitui risco do Poder Concedente o impedimento ou a redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas atribuídos a órgãos públicos, decorrentes de ação imprevista ou omissão, exceto quando resultantes de fato imputável à Concessionária. Nesse sentido, entende-se que a expressão "órgãos públicos" engloba, além da Administração Direta, as autarquias, autoridades aeroportuárias, entidades paraestatais, bem como concessionárias ou permissionárias de serviços públicos e agentes delegados que exerçam funções de regulação, fiscalização ou controle operacional. De igual modo, entende-se que a exceção referente ao "fato imputável à Concessionária" somente se aplica quando comprovados, de forma cumulativa: (i) nexo causal direto e exclusivo entre conduta sob o controle da Concessionária e o impedimento ou redução de processamento de passageiros, aeronaves ou cargas; (ii) inexistência de contribuição, por ação ou omissão, de quaisquer órgãos públicos ou agentes delegados; e (iii) decisão formal e fundamentada em processo administrativo, assegurados o contraditório e a ampla defesa, reconhecendo essa imputação. Do contrário, o Contrato de Concessão atribuirá à Concessionária a responsabilidade por eventos alheios à sua esfera de controle. A confirmação desse entendimento	23

18	Cláusula 5.2.8 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	proporciona, por um lado, maior segurança jurídica ao parceiro privado e, por outro, contribui para a redução da percepção de riscos pelos agentes econômicos. Está correto o entendimento? A Cláusula 5.2.8 estabelece como risco do Poder Concedente a alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou serviços remunerados pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto mudanças nos Impostos sobre a Renda. Nessa linha, entende-se que "alteração na legislação tributária" abrange, além de leis e regulamentos, atos normativos infralegais, mudanças interpretativas oficiais expedidas pelas autoridades fiscais, quando aplicáveis, e a jurisprudência consolidada dos tribunais superiores, sempre que tais mudanças alterarem, na prática, a incidência, a base de cálculo, os créditos ou a apuração de tributos que impactem as receitas tarifárias ou os custos de obras/serviços. Ademais, destaca-se que a Lei Complementar Federal nº 214/2025, que promoveu a reforma tributária sobre o consumo também pode afetar o Contrato de Concessão, seja em função do impacto no preço dos serviços prestados aos usuários ou do aumento nos tributos incidentes sobre a cadeia produtiva necessária à prestação dos serviços. Ocorre, porém, que esse evento não foi incluído nos riscos do Poder Concedente no Contrato de Concessão – embora devesse. Diz-se isso porque, a despeito de não haver previsão contratual expressa, o artigo 373 e seguintes da referida Lei Complementar determinam que a administração pública deverá restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro sempre que houver elevação da carga tributária efetiva suportada pela contratada. Inclusive, há previsão expressa na legislação no sentido de que tal reequilíbrio deve ser decidido no prazo de até 90 (noventa) dias a contar de seu requerimento, a reclamar o uso da ferramenta do reequilíbrio cautelar, a qual já foi utilizada pelo Estado do Rio Grande do Sul no contexto das enchentes ocorridas em 2023. Dessa forma, entende-se que a elevação na carga tributária efetiva suportada pela Concessionária, seja pelo impacto nos	24
----	---	--	----

		serviços prestados ou na cadeia produtiva desses serviços, decorrente da reforma tributária sobre o consumo ocasionada pela Lei Complementar Federal nº 214/2025 e seus regulamentos constitui risco assumido pelo Poder Concedente e ensejará o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, inclusive em caráter cautelar, se o caso. Está correto o entendimento?	
19	Cláusula 5.2.9 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão	A Cláusula 5.2.9 atribui ao Poder Concedente o risco relacionado à ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando houver possibilidade de contratação de cobertura junto a instituições seguradoras no mercado brasileiro na data da ocorrência, ou quando existir apólice vigente que cubra o evento. A "possibilidade de contratação" deve ser avaliada não apenas pela existência teórica de produtos no mercado, mas também pela efetiva disponibilidade e viabilidade econômica de sua contratação, considerando os prazos, condições e custos praticados à época. Além disso, na hipótese de cobertura parcial, insuficiente ou quando a contratação for economicamente inviável, o valor remanescente deverá ser considerado risco do Poder Concedente, estando, portanto, sujeito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Está correto o entendimento?	25
20	5.2.14 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão	A Cláusula 5.2.14 estabelece que a "redução ou flexibilização de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas da ANAC não ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato". A Cláusula 5.2.3, por sua vez, trata como risco do Poder Concedente as "mudanças nas especificações dos serviços" quando decorrentes de novas exigências de procedimentos de segurança impostas pela ANAC, pelo Poder Concedente ou por outros órgãos públicos, ou advindas de nova legislação ou regulamentação aplicável, ressalvadas apenas as hipóteses de mera "especificação" ou "desdobramento" de obrigações já atribuídas à Concessionária. A Cláusula 5.2.4 complementa esse desenho contratual ao	26

		alocar ao Poder Concedente os “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura” que decorram de nova exigência do Poder Concedente, da ANAC ou de legislação/regulamentação superveniente. A partir da análise conjunta desses dispositivos, entende-se que a Cláusula 5.2.14 se limita às situações em que a flexibilização não acarreta qualquer ônus à Concessionária. Por outro lado, nos casos de alterações que imponham adequações operacionais ou investimentos não previstos pela Concessionária, incidem as regras das Cláusulas 5.2.3 e 5.2.4, com a consequente alocação do risco ao Poder Concedente e o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?	
21	Cláusula 6.4 do “Anexo 4 – Contrato de Concessão”	A Cláusula 6.4 estabelece que a Concessionária deverá compartilhar, em igual proporção com o Poder Concedente, eventuais ganhos econômicos efetivos decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos por ela contraidos, nos termos do art. 5º, inciso IX, da Lei Federal nº 11.079/04, conforme resolução a ser editada pela AGERGS, observando o devido processo regulatório. Nesse sentido, entende-se que o compartilhamento somente será aplicável quando a redução do custo da dívida decorrer, de forma direta e comprovada, do fortalecimento da credibilidade do Poder Concedente no âmbito de suas obrigações de pagar a contraprestação mensal prevista no Contrato de Concessão. Esse entendimento visa assegurar a adequada alocação de riscos, de modo que o Estado apenas usufrua do benefício quando o ganho for resultado de sua própria atuação e da mitigação de riscos sob sua responsabilidade. Do contrário, haveria enriquecimento sem causa por parte da Administração, que capturaria receitas em função de atos que sequer praticou ou atribuíveis à esfera de atuação da Concessionária. Além disso, para garantir efetividade e previsibilidade, entende-se que o “ganho econômico efetivo” deverá ser concretamente materializado e mensurado de forma objetiva, por exemplo, por meio de instrumento contratual válido que comprove a redução de custos, sendo imprescindível a demonstração do nexo causal entre a atuação do Poder Concedente e a melhoria do risco de	27

22	Cláusula 13.43 do "Anexo 4 – Contrato de Concessão"	crédito. Dessa forma, entende-se que o escopo do compartilhamento restringe-se às dívidas vinculadas ao próprio projeto de concessão, observados critérios mínimos de materialidade e a apresentação de documentação idônea que respalde a apuração dos ganhos. Está correto o entendimento? Adicionalmente, solicita-se esclarecimento quanto à publicação da resolução da AGERGS mencionada na Cláusula 6.4 do Contrato de Concessão, informando se já foi efetivada e, em caso afirmativo, disponibilizando o número e a data da publicação.	
		A Cláusula 13.43 prevê que, na hipótese de não prorrogação, denúncia ou rescisão do Convênio de Delegação celebrado entre a União e o Poder Concedente, sem que haja qualquer responsabilidade da Concessionária, o Contrato será rescindido, observado o regramento disposto no item 13.34. e seguintes. A Cláusula 13.34, porém, prevê a hipótese de extinção do Contrato por rescisão por iniciativa da Concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, e prevê que a indenização será equivalente à encampação e calculada na forma prevista no item 13.17 do Contrato. Diante disso, entende-se que a extinção do Convênio de Delegação produz, para a Concessionária, efeitos práticos simétricos aos da encampação: por evento situado na esfera pública, torna-se impossível a continuidade da prestação sem contribuição da Concessionária. A remissão expressa do item 13.43 ao item 13.34 confirma essa simetria e preserva a alocação de riscos e a equação econômico-financeira originalmente pactuada. Logo, extinto o Convênio de Delegação nas condições da 13.43, o Poder Concedente deverá indenizar a Concessionária por danos emergentes e lucros cessantes relativos a todo o período contratual remanescente, nos termos e metodologia da Cláusula 13.17. Está correto o entendimento? Em caso negativo, solicita-se esclarecimento quanto ao regime indenizatório aplicável, o escopo das rubricas indenizáveis (inclusive a metodologia de apuração de lucros cessantes: premissas, horizonte temporal e taxa de desconto), bem como	28

		os prazos e a forma de pagamento.	
23	Item 4.1.1 e Apêndice E do Anexo 2 - PEA	O Item 4.1.1 do PEA trata da situação do Aeroporto de Passo Fundo – Lauro Kurtz, prevendo que a exploração aeroportuária abrangerá a totalidade dos 835.177,00 m² indicados na “Figura 4-1: Limite Patrimonial – Implantação Final”. O Apêndice E (Limite Patrimonial – Implantação Final), em seu Item 1.1, corrobora o entendimento do Item 4.1.1 do PEA, confirmando que a área civil do aeroporto corresponde à metragem mencionada. Entretanto, o Item 1.3 do Apêndice E aponta a existência de uma área de 128.091,11 m² que ainda não estaria sob a titularidade do Estado do Rio Grande do Sul. Conforme a redação apresentada, porém, tal área é passível de regularização e integrará a universalidade do aeroporto, nos termos da Lei Federal nº 7.565/1986. Considerando a inclusão expressa da área de 128.091,11 m² no total de 835.177,00 m² previstos para o limite patrimonial do aeroporto, entende-se que a futura Concessionária poderá explorar empreendimentos diretamente na área a ser regularizada. Dessa forma, essa área deve ser contemplada nos estudos econômicos para a precificação da proposta comercial, uma vez que a posse do aeroporto abrange a totalidade dos 835.177,00 m². Está correto o entendimento?	29
24	Cláusula 5.2.5 do Contrato de Concessão e Item 4.1.1 e Apêndice E do Anexo 2 - PEA	O Item 4.1.1 do PEA e o Apêndice E (Limite Patrimonial – Implantação Final) definem o limite patrimonial destinado à exploração aeroportuária do Aeroporto de Passo Fundo – Lauro Kurtz. A análise das imagens disponibilizadas indica que os limites da Faixa de Pista estão próximos do limite patrimonial estabelecido, o que implica que as áreas adjacentes deverão estar sujeitas a restrições rigorosas de ocupação, a fim de viabilizar a adequada exploração do ativo, situação que já se verifica atualmente. Adicionalmente, a Cláusula 5.2.5 do Contrato de Concessão atribui ao Poder Concedente o risco relacionado ao “impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas nos aeroportos”, decorrente de ação imprevista ou omissão, exceto quando resultante de fato	30

		imputável à Concessionária. Dessa forma, entende-se que as restrições de ocupação nas áreas adjacentes ao limite patrimonial deverão ser mantidas durante todo o período da Concessão. Caso tais restrições resultem em impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas, será cabível o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?	
25	Cláusula 5.2.5 do Contrato de Concessão e Item 4.1.2 e Apêndice E do Anexo 2 - PEA	O Item 4.1.2 do PEA e o Apêndice E (Limite Patrimonial – Implantação Final) apresentam o limite patrimonial para a exploração aeroportuária do Aeroporto de Santo Angelo – Sepé Tiaraju. A análise das imagens disponibilizadas indica que os limites da Faixa de Pista estão próximos do limite patrimonial estabelecido, o que implica que as áreas adjacentes deverão estar sujeitas a restrições rigorosas de ocupação, a fim de viabilizar a adequada exploração do ativo, situação que já se verifica atualmente. Adicionalmente, a Cláusula 5.2.5 do Contrato de Concessão atribui ao Poder Concedente o risco relacionado ao “impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas nos aeroportos”, decorrente de ação imprevista ou omissão, exceto quando resultante de fato imputável à Concessionária. Dessa forma, entende-se que as restrições de ocupação nas áreas adjacentes ao limite patrimonial deverão ser mantidas durante todo o período da Concessão. Caso tais restrições resultem em impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas, será cabível o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Está correto o entendimento?	31
26	Item 7.2 e 7.2.3 do Anexo 2 - PEA	O Item 7.2 do PEA estabelece a realização de investimentos obrigatórios, os quais deverão estar plenamente operacionais no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses a contar da Data de Eficácia. Em complemento, o item 7.2.3 do PEA determina que a obra do Pátio de Aeronaves 2 (PPA 2), no Aeroporto de Passo Fundo,	32

		deve disponibilizar espaço para acomodação simultânea e independente de, no mínimo, 5 (cinco) posições código "C" e 2 (duas) posições código "A". Adicionalmente, a Cláusula 3.1.21 do Contrato de Concessão prevê que é responsabilidade da Concessionária obter a aprovação prévia do Poder Concedente para projetos, planos e programas relacionados à ampliação e operação dos Aeroportos, conforme estabelecido no Contrato e na regulamentação aplicável. Dessa forma, entende-se que o objetivo da Cláusula 7.2.3 é garantir um resultado funcional - ou seja, a disponibilidade simultânea e independente de cinco posições código C e duas posições código A - sem impor restrições desnecessárias à operação do Aeroporto. Portanto, a configuração do pátio, incluindo a distribuição dos tipos de aeronaves dentro da classe C, pode ser definida pela Concessionária, desde que haja aprovação prévia do Poder Concedente e sejam observados os requisitos de segurança, nível de serviço e demais especificações previstas no PEA. Está correto o entendimento?	
27	Item 7.2 e 7.2.3 do Anexo 2 - PEA	O Item 7.2 do PEA estabelece a realização de investimentos obrigatórios, os quais deverão estar plenamente operacionais no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses a contar da Data de Eficácia. Em complemento, o Item 7.2.2 do PEA determina que a obra do Pátio de Aeronaves 2 (PPA 2), no Aeroporto de Santo Ângelo, deve disponibilizar espaço para acomodação simultânea e independente de, no mínimo, 3 (três) posições código "C". Adicionalmente, a Cláusula 3.1.21 do Contrato de Concessão prevê que é responsabilidade da Concessionária obter a aprovação prévia do Poder Concedente para projetos, planos e programas relacionados à ampliação e operação dos Aeroportos, conforme estabelecido no Contrato e na regulamentação aplicável. Dessa forma, entende-se que o objetivo da Cláusula 7.2.3 é	33

		garantir um resultado funcional - ou seja, a disponibilidade simultânea e independente de três posições código C - sem impor restrições desnecessárias à operação do Aeroporto. Portanto, a configuração do pátio, incluindo a distribuição dos tipos de aeronaves dentro da classe C, pode ser definida pela Concessionária, desde que haja aprovação prévia do Poder Concedente e sejam observados os requisitos de segurança, nível de serviço e demais especificações previstas no PEA. Está correto o entendimento?	
28	EVTEA e Item 7.2.3 do Anexo 2 - PEA	O Item 7.2 do PEA estabelece os investimentos obrigatórios a serem realizados no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, destacando-se entre eles o investimento no "Pátio de Aeronaves (PPA 2)" do Aeroporto de Passo Fundo – Lauro Kurtz. Conforme o Item 7.2.3 do PEA, a obra do Pátio de Aeronaves (PPA 2) deverá disponibilizar espaço suficiente para acomodar, de forma simultânea e independente, no mínimo 5 (cinco) posições para aeronaves de código "C" e 2 (duas) posições para aeronaves de código "A". Entretanto, as projeções de demanda apresentadas nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) indicam que, mesmo no horário de pico da aviação comercial, até o 25º ano da Concessão, a necessidade máxima será de apenas 3 aeronaves estacionadas simultaneamente no Pátio de Aeronaves do Aeroporto de Passo Fundo. Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto à possibilidade de adequação do Pátio de Aeronaves para contemplar apenas 3 posições de código C e 2 de código A, considerando a inexistência de demanda efetiva que justifique a disponibilização de cinco posições para aeronaves de código C. O Item 7.2 do PEA estabelece os investimentos obrigatórios a serem realizados no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, destacando-se entre eles o investimento no "Pátio de Aeronaves (PPA 2)" do Aeroporto de Santo Ângelo – Sepé Tiaraju. Conforme o Item 7.2.2 do PEA, a obra do Pátio de Aeronaves	34
29	EVTEA e Item 7.2.3 do Anexo 2 - PEA		35

		(PPA 2) deverá disponibilizar espaço suficiente para acomodar, de forma simultânea e independente, no mínimo 3 (três) posições para aeronaves de código "C". Entretanto, as projeções de demanda apresentadas nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) indicam que, mesmo no horário de pico da aviação comercial, até o 25º ano da Concessão, a necessidade máxima será de apenas 2 aeronaves estacionadas simultaneamente no Pátio de Aeronaves do Aeroporto de Santo Ângelo. Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto à possibilidade de adequação do Pátio de Aeronaves para contemplar apenas 2 posições de código C, considerando a inexistência de demanda efetiva que justifique a disponibilização de três posições para aeronaves de código C. O Item 4.1.2 do PEA e o Apêndice E definem o limite patrimonial destinado à exploração do Aeroporto de Santo Ângelo – Sepé Tiaraju. Entretanto, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) sugerem uma localização para o pátio de aviação comercial que pode ser prejudicial à Concessionária, uma vez que as aeronaves estacionadas nesse local infringiriam a superfície de transição prevista no plano de zona de proteção do Aeroporto. Diante disso, considerando os limites patrimoniais estabelecidos, solicita-se esclarecimento quanto à possibilidade de alterar a localização do pátio, de modo a utilizar a área atualmente ocupada pelo Aeroclube e pelas residências existentes, assumindo a Concessionária os custos relativos à demolição dessas edificações. O Item 7.2 do PEA estabelece que os investimentos obrigatórios devem ser realizados no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, destacando-se, entre eles, o investimento nas "Pistas de Táxi C (PTR C)" do Aeroporto de Santo Ângelo - Sepé Tiaraju. O Item 7.2.4 do PEA determina que a obra das Pistas de Táxi C	
30	EVTEA e Item 4.1.2 e Apêndice E do Anexo 2 - PEA		36
31	EVTEA e Itens 4.1.2, 7.2.4 e Apêndice E do Anexo 2 - PEA		37

		(PTR C) do Aeroporto de Santo Ângelo deve atender, no mínimo, aos requisitos regulamentares de projeto para o código de referência de aeronaves "C". O Item 4.1.2 do PEA, juntamente com o Apêndice E, apresenta o limite patrimonial destinado à exploração aeroportuária do Aeroporto de Santo Ângelo. Adicionalmente, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) sugerem uma proposta de localização do pátio de aviação comercial que pode ser prejudicial à Concessionária, uma vez que as aeronaves estacionadas nesse local violariam a superfície de transição do plano de zona de proteção do aeroporto. Considerando que a atual localização do pátio de aviação comercial é desfavorável à futura Concessionária, entende-se que seria possível sua relocação para outra área. Caso essa alteração seja implementada, entende-se que a obrigação de construção da Taxiway C, conforme indicado no EVTEA, poderá ser revista, visto que uma nova taxiway deverá ser projetada para atender ao novo pátio. Está correto o entendimento?	
--	--	--	--

Respostas:

Questão nº 7

As planilhas Movimentação_Aeronaves_SBPf_2022a2025.xlsx e Movimentação_Aeronaves_SBNM_2022a2025.ods tem dados de movimentações, permanência e tipo das aeronaves, tanto para aviação geral, quanto para aviação comercial, permitindo analisar as demandas de pico do aeroporto. Informações ainda mais detalhadas podem ser acessadas no site da ANAC: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/instrucoes-para-a-elaboracao-e-apresentacao-das-demonstracoes-contabeis/envio-de-informacoes/microdados>. Especificamente em relação as receitas não tarifárias, os Contratos podem ser acessados pelo Data-room do Projeto.

Questão nº 8

Esclarecemos que o Gatilho de investimento deve ser definido pela própria Concessionária, frente à sua própria projeção de demanda desenvolvida. É importante reforçar que o PGI tem como objetivo demonstrar ao Poder Concedente e demais partes interessadas que a Concessionária dispõe de um



planejamento estruturado para garantir o cumprimento dos níveis de serviço e demais obrigações contratuais, garantindo que ao longo da concessão a capacidade do pátio nunca seja menor que a demanda projetada.

Questão nº 9

Esclarecemos que o PEA define o Gatilho de Investimentos no terminal para o momento em que a capacidade de um processador atingir 85% da projeção de demanda feita pela própria Concessionária. Como essa projeção é de responsabilidade da operadora, caberá a ela, no documento do PGI, informar ao Poder Concedente qual o ano previsto para atingimento do Gatilho e quais as ações mitigadoras previstas para evitar que a demanda supere a capacidade; sejam elas a realização de obras de ampliação ou melhorias nos procedimentos operacionais.

Assim, no momento do atingimento dos 85%, deverá estar realizado o plano de ação da Concessionária já descrito na documentação mais recente do PGI fornecida ao Poder Concedente de forma a atender o nível de serviço – haja vista que, conforme cláusula 8.3 do PEA, o PGI deve ser revisado a cada 5 anos, momento em que podem ser feitos refinamentos tanto no plano de ação dos gatilhos, quanto na demanda projetada em si.

Questão nº 10

Da análise integral e conjugada das cláusulas do Contrato, verifica-se que, nos termos das Cláusulas 2.4 e 2.4.1, as ocupações anteriores à celebração do Contrato permanecem sob responsabilidade do Poder Concedente.

Conforme a Cláusula 3.1.77, a partir da Data de Eficácia a Concessionária passa a responder pela integridade da área, ressalvadas, contudo, as ocupações anteriores, que seguem sob responsabilidade do Poder Concedente.

Durante o Estágio 2 da Fase I, nos termos das Cláusulas 2.11 a 2.17, a responsabilidade pela guarda e operação dos Aeroportos permanece com o Operador Atual. Somente após o término do Estágio 2, conforme a Cláusula 5.3.4, a Concessionária assume integralmente o risco da manutenção da posse e de novas invasões, arcando com os custos e prazos de solução.

Questão nº 11

O entendimento não está correto. O Contrato não contém qualquer disposição que imponha ao Poder Concedente a disponibilização das áreas integralmente desocupadas até o término da Fase I-A ou em outro marco específico, mas, contrariamente, dispõe, por meio da Cláusula 3.2.18, a disponibilização da área no estado em que se encontra. Prevê, no entanto, nos termos da Cláusula 2.4.1, a responsabilidade do Poder Concedente pelas eventuais ocupações pré-existentes à celebração do Contrato e pelos respectivos custos de desocupação e indenização. Ademais, conforme o Capítulo VI, eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não se presume em razão de atraso do Poder Concedente, dependendo da comprovação de efetivo desequilíbrio e de decisão da AGERGS, segundo o procedimento estabelecido.

Questão nº 12

O entendimento não está correto. Nos termos da Cláusula 2.4.1, as desocupações pré-existentes são de responsabilidade do Poder Concedente, enquanto a Cláusula 2.4.1.1 atribui à Concessionária os custos de demolição de imóveis existentes, independentemente do marco da Fase I ou Fase II. A Cláusula 5.3.4 trata especificamente da assunção, pela Concessionária, do risco de manutenção da posse apenas após o Estágio 2 da Fase I, não afastando a obrigação autônoma de demolição prevista na Cláusula 2.4.1.1. Eventuais exigências não previstas contratualmente poderão ensejar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, desde que comprovado o efetivo desequilíbrio, nos termos do Capítulo VI, observada, ainda, a alocação de riscos prevista no Contrato de Concessão.



Questão nº 13

Os valores referentes às Cláusulas 2.7.2 e 2.7.3 encontram-se devidamente previstos na dotação orçamentária do Estado, assegurando a disponibilidade necessária. Ressalta-se, ainda, que é de interesse do Poder Concedente que a assinatura do Contrato e o início da Concessão ocorram no menor prazo possível, de forma a viabilizar a assunção dos serviços pela Concessionária e a realização dos investimentos.

Questão nº 14

O entendimento está correto.

Questão nº 15

O entendimento não está correto. Nos termos da Cláusula 2.18.4, além da relação contendo quantitativo, identificação e cargos, a Concessionária deverá apresentar comprovação formal de que os funcionários designados para a área operacional e de segurança operacional foram devidamente treinados.

Cabe à futura Concessionária definir a forma de apresentação dessas informações, desde que atendidas as obrigações contratuais, em especial a comprovação do treinamento dos profissionais. Caso o Poder Concedente entenda que as informações apresentadas são insuficientes, terá a prerrogativa de solicitar complementações, conforme possibilita o Contrato de Concessão.

Questão nº 16

A Cláusula 2.24.4 trata de ajustes no Anteprojeto decorrentes da necessidade de adequação às diretrizes do contrato, do PEa e da legislação aplicável, o que se insere na esfera da gestão contratual, não exigindo, necessariamente, a instauração de processo administrativo formal. Já a Cláusula 5.2.2 refere-se à alocação de riscos, cabendo ao Poder Concedente as alterações determinadas por sua iniciativa ou de outros entes públicos, ressalvada a hipótese de não-conformidade do Anteprojeto, em que a responsabilidade é da Concessionária. De todo modo, em ambas as situações, é assegurado à Concessionária o direito de manifestação, em observância aos princípios do contraditório, da ampla defesa e da motivação dos atos administrativos.

Questão nº 17

O entendimento está parcialmente correto. As Cláusulas 3.1.11 e 3.1.12 tratam da sub-rogação dos contratos pela futura Concessionária, sendo que, nos termos da Cláusula 3.1.12.1, os contratos celebrados em desacordo com o Contrato de Concessão não serão sub-rogados. Caberá ao Poder Concedente adotar medidas para rescindi-los caso necessário. Eventual questão relacionada a reequilíbrio será apurada de acordo com as regras do Contrato de Concessão.

Questão nº 18

Nos termos das Cláusulas 3.1.47 e 3.1.47.1, compete à Concessionária promover as desapropriações necessárias à realização dos investimentos e indenizar os respectivos proprietários, arcando com todos os custos vinculados. Também é de sua responsabilidade instruir os pedidos e solicitar ao Poder Concedente a publicação dos decretos expropriatórios e a outorga de poderes indispensáveis. Quanto às obrigações do Poder Concedente, eventual desequilíbrio decorrente de atraso na edição de atos de sua competência exclusiva, desde que comprovado o nexo causal entre a demora e a

majoração dos custos ou prejuízos enfrentados pela Concessionária, poderá ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observado o regime de alocação de riscos e o regramento de reequilíbrio previsto no Contrato de Concessão.

Questão nº 19

O entendimento está parcialmente correto. A Concessionária não assume o risco de “atraso de disponibilização” nem de “deterioração dos bens” durante o período de transição, sendo estes, à luz do regramento do Contrato de Concessão, atribuídos ao Poder Concedente e/ou ao Operador Atual. No que se refere ao eventual desequilíbrio decorrente desses riscos, desde que comprovada a responsabilidade do Poder Concedente e/ou do Operador Atual, bem como a efetiva majoração dos custos ou prejuízos suportados pela Concessionária, poderá ser cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em conformidade com o regime de alocação de riscos e com as regras de reequilíbrio previstas no Contrato de Concessão.

Questão nº 20

O entendimento está correto

Questão nº 21

A Cláusula 4.21.1 do Contrato de Concessão estabelece de forma expressa que o pagamento da contraprestação ocorrerá em até 30 (trinta) dias contados do início da Fase I-B, desde que a operação dos Aeroportos tenha sido assumida pela Concessionária. Dessa forma, não é viável a apresentação do cronograma nos moldes solicitados, uma vez que a assunção da operação está condicionada a variáveis, como a apresentação do Plano de Transição pela futura Concessionária, cujas datas podem variar conforme a estrutura planejada.

Questão nº 22

O entendimento não está correto. Nas hipóteses previstas nas Cláusulas 4.28.1 e 4.29.1 do Contrato de Concessão, a apuração de eventuais perdas e danos será definida em processo administrativo próprio, no qual serão avaliadas as circunstâncias do caso concreto e os elementos necessários à sua comprovação.

Questão nº 23

O entendimento não está correto. A expressão “órgãos públicos” abrange a Administração Direta e Indireta, bem como autoridades com funções de regulação, fiscalização ou controle, mas não se estende a concessionárias, permissionárias ou demais agentes privados. Quanto à exceção, deve ser observada a redação do Capítulo V, relativo à alocação de riscos, bastando a comprovação do nexo causal entre a conduta da Concessionária e o evento, não sendo exigida a cumulatividade de critérios como sugerido, ainda que tais parâmetros possam ser considerados em processo administrativo próprio, a fim de assegurar o contraditório e a ampla defesa.

Questão nº 24

O entendimento não está correto. A redação da Cláusula 5.2.8 é clara ao estabelecer que a alteração da legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou que afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, excetuadas



as mudanças nos Impostos sobre a Renda, constitui risco atribuído ao Poder Concedente. Não cabe, portanto, interpretação extensiva, não se incluindo nesse rol as mudanças interpretativas oficiais expedidas por autoridades fiscais tampouco a jurisprudência consolidada dos tribunais superiores. Quanto à Lei Complementar Federal nº 214/2025, ratifica-se que, nos termos de sua própria redação, as regras sobre o reequilíbrio são aplicáveis ao Contrato de Concessão em comento.

Questão nº 25

O entendimento não está correto. A Cláusula 5.2.9 do Contrato de Concessão estabelece que os riscos de caso fortuito ou força maior são do Poder Concedente apenas quando não houver possibilidade de contratação de cobertura no mercado brasileiro ou apólice vigente, que será avaliada à luz dos fatos e situação do momento contratual da ocorrência do evento...

Questão nº 26

O entendimento está correto.

Questão nº 27

O entendimento não está correto. A Cláusula 6.4 do Contrato de Concessão estabelece, de forma literal, que a Concessionária deverá compartilhar, em igual proporção com o Poder Concedente, eventuais ganhos econômicos efetivos decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos por ela contraiados, nos termos do art. 5º, inciso IX, da Lei Federal nº 11.079/2004. A cláusula não condiciona o compartilhamento à demonstração de que a redução do custo da dívida decorreu diretamente da atuação ou da credibilidade do Poder Concedente no cumprimento de suas obrigações, determinando, apenas, que o “ganho econômico efetivo” seja devidamente comprovado e mensurado, em conformidade com os critérios que deverão ser definidos pela AGERGS. Ademais, nos termos da Cláusula 6.4, na hipótese de ocorrência do ali disposto, caberá à AGERGS, oportunamente, editar a respectiva resolução.

Questão nº 28

O entendimento não está correto. A Cláusula 13.36, ao remeter à Cláusula 13.17, estabelece de forma expressa que sua aplicabilidade está restrita à hipótese de rescisão judicial do Contrato por culpa do Poder Concedente. Ademais, a Cláusula 13.18 dispõe claramente que a indenização apurada pela metodologia da Cláusula 13.17 corresponderá à plena quitação das obrigações do Poder Concedente, vedando à Concessionária pleitear, administrativa ou judicialmente, quaisquer outras indenizações, inclusive a título de lucros cessantes e danos emergentes.

Questão nº 29

Nos termos do art. 38 da Lei Federal nº 7.565/1986, ainda que a titularidade das áreas não esteja integralmente em nome da União, considerando sua destinação ao sítio aeroportuário, estas se equiparam a bem público federal. Assim, a área total do Aeroporto corresponde a 835.177,00 m², conforme disposto no item 1.1 do Apêndice E e no item 4.1.1 do PEA. Ademais, cabe exclusivamente às Licitantes a definição da modelagem de suas propostas econômicas, competindo a estas, com base nas informações constantes dos documentos editalícios, avaliar a inclusão ou não da precificação da área em questão em sua proposta.



Questão nº 30

Esclareçamos que a manutenção e o monitoramento dos potenciais OPEAs e obstáculos às superfícies de proteção do aeroporto ao longo do prazo da Concessão são de responsabilidade da Concessionária, que deverá manter seus planos de proteção atualizados e homologados junto aos órgãos competentes, além de promover gestões junto aos Municípios e demais entidades para preservar a operação dos aeroportos

Questão nº 31

Esclareçamos que a manutenção e o monitoramento dos potenciais OPEAs e obstáculos às superfícies de proteção do aeroporto ao longo do prazo da Concessão são de responsabilidade da Concessionária, que deverá manter seus planos de proteção atualizados e homologados junto aos órgãos competentes, além de promover gestões junto aos Municípios e demais entidades para preservar a operação dos aeroportos

Questão nº 32

O entendimento está correto. A capacidade do pátio deve atender simultaneamente as posições estabelecidas no Contrato de Concessão, sem ferir a norma vigente, os critérios de segurança e os demais requisitos do contrato.

Questão nº 33

O entendimento está correto. A capacidade do pátio deve atender simultaneamente as posições estabelecidas em contrato, sem ferir a norma vigente, os critérios de segurança e os demais requisitos do contrato.

Questão nº 34

Esclareçamos que a Cláusula será considerada cumprida somente com a disponibilização de um pátio que atenda simultaneamente as posições estabelecidas no Contrato de Concessão, sem ferir a norma vigente, os critérios de segurança e os demais requisitos do contrato.

Questão nº 35

Esclareçamos que a cláusula será considerada cumprida somente com a disponibilização de um pátio que atenda simultaneamente as posições estabelecidas no Contrato de Concessão, sem ferir a norma vigente, os critérios de segurança e os demais requisitos do contrato.

Questão nº 36

Esclareçamos que o layout apresentado pelo EVTEA é de caráter referencial, sendo a Concessionária a responsável por traçar seu próprio plano de exploração. Assim, a Concessionária poderá alocar tanto o pátio quanto outras infraestruturas onde entender que faça mais sentido para o seu planejamento operacional e financeiro, desde que seja mantido o atendimento às normas e às cláusulas do Contrato de Concessão.

Questão nº 37

Esclarecemos que o layout apresentado pelo EVTEA é de caráter referencial, sendo a Concessionária a responsável por traçar seu próprio plano de exploração. Reforçamos que a Taxiway C proposta no EVTEA é uma taxiway de acesso às posições do novo pátio a ser implementado. Caso a Concessionária, em seu plano de negócios, opte por localizar o pátio em outra área, a Taxiway C continuará sendo a via de acesso às posições desse novo pátio, com as devidas adaptações em seu traçado. Dessa forma, considerando que é obrigatória a construção de um pátio com três posições para aeronaves de código C, também permanece obrigatória a execução da respectiva taxiway ou taxilane de acesso à essas posições, independentemente da localização escolhida.

Comissão Permanente de Licitações
CELIC/RS



Documento assinado por	Órgão/Grupo/Matrícula	Data
Mathias Cavalari de Lima	SPGG / DELIC/CELIC / 4816811	15/09/2025 17:37:21
Alexandre Costa Mercio	SPGG / DELIC/CELIC / 167683001	15/09/2025 17:38:56

