

Ministério da Infraestrutura

SECRETARIA EXECUTIVA
SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E
ADMINISTRAÇÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE RECURSOS LOGÍSTICOS

EXTRATO DE TERMO APOSTILAMENTO

De acordo com o art. 65, § 8º, da lei 8.666/93, a presente apostila tem por objetivo retificar a numeração (i) e os valores (ii) constantes da apostila nº sei 5266085, que formalizou a repactuação ano 2022 referente ao contrato nº 06/2020, firmado com a pessoa jurídica s & m conservação e limpeza ltda, cnpj n.º 04.350.057/0001-71, mediante os termos que constam do processo administrativo 50000.063701/2019-46, conforme demonstrado abaixo:

(i) quanto a numeração da apostila nº sei 5266085:

- onde se lê: "apostila 01/2022";
- leia-se: "apostila 02/2022".

(ii) no tocante aos valores da apostila nº sei 5266085:

a despesa estimada na supracitada apostila passará de R\$ 31.912,88 (trinta e um mil novecentos e doze reais e oitenta e oito centavos) para o valor de R\$ 32.291,89 (trinta e dois mil duzentos e noventa e um reais e oitenta e nove centavos), no período de 01/01/2022 até 13/07/2022, bem como o valor global contratado irá passar de R\$ 712.987,96 (setecentos e doze mil novecentos e oitenta e sete reais e noventa e seis centavos) para R\$ 713.694,93 (setecentos e treze mil seiscentos e noventa e quatro reais e noventa e três centavos), a partir de 1º de janeiro de 2022, de acordo com o resumo abaixo:

(COMPRASNET 4.0 - 13/04/2022).'

EXTRATO DE TERMO APOSTILAMENTO

De acordo com o art. 65, § 8º, da lei 8.666/93, registra-se por intermédio desta apostila a repactuação dos preços do contrato nº 06/2020, firmado com a pessoa jurídica s & m conservação e limpeza ltda, cnpj n.º 04.350.057/0001-71, embasada nas convenções coletivas de trabalho df000009/2022 (motoristas) e df000015/2022 (lavador de veículos), com despesa estimada em R\$ 31.912,88 (trinta e um mil novecentos e doze reais e oitenta e oito centavos) para cobrir as despesas de 01/01/2022 até 13/07/2022, mediante os termos que constam do processo administrativo 50000.063701/2019-46, cujo valor global contratado passa a ser de R\$ 712.987,96 (setecentos e doze mil novecentos e oitenta e sete reais e noventa e seis centavos) a partir de 1º de janeiro de 2022, conforme resumo abaixo:

(COMPRASNET 4.0 - 13/04/2022).'

EXTRATO DE TERMO APOSTILAMENTO

De acordo com o art. 65, § 8º, da lei 8.666/93, registra-se por intermédio desta apostila a repactuação dos preços do contrato nº 13/2021, firmado com a empresa visan segurança privada eireli, cnpj n.º 09.267.406/0001-00, embasada pela convenção coletiva de trabalho df000101/2022, com despesa estimada no valor de R\$ 317.084,08 (trezentos e dezessete mil oitenta e quatro reais e oito centavos) para cobrir as despesas de 01/01/2022 até 04/08/2022, mediante os termos que constam do processo administrativo 50000.001611/2021-86, cujo valor mensal estimado passa a ser de R\$ 593.120,04 (quinhentos e noventa e três mil cento e vinte reais e quatro centavos), a partir de 1º de janeiro de 2022, conforme quadro a seguir..

(COMPRASNET 4.0 - 13/04/2022).'

EXTRATO DE TERMO APOSTILAMENTO

De acordo com o art. 65, § 8º, da lei 8.666/93, registra-se por intermédio desta apostila a repactuação dos preços do contrato nº 06/2020, firmado com a pessoa jurídica s & m conservação e limpeza ltda, cnpj n.º 04.350.057/0001-71, embasada nas convenções coletivas de trabalho df000262/2021 (motoristas) e df000038/2021 (lavador de veículos), com despesa estimada em R\$ 37.399,22 (trinta e sete mil trezentos e noventa e nove reais e vinte e dois centavos) para cobrir as despesas de 01/01/2021 até 13/07/2022, mediante os termos que constam do processo administrativo 50000.063701/2019-46, cujo valor global contratado passa a ser de R\$ 653.461,34 (seiscentos e cinquenta e três mil quatrocentos e sessenta e um reais e trinta e quatro centavos) a partir de 1º de janeiro de 2021, conforme resumo abaixo:

(COMPRASNET 4.0 - 13/04/2022).'

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO DE ESTUDOS Nº 1/2022/GAB-SAC/SAC

A SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, com base no que estabelecem as Leis nº 13.844, de 18 de junho de 2019; nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; nº 9.074, de 7 de julho de 1995; nº 13.448, de 5 de junho de 2017; os Decretos nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009; nº 10.788, de 6 de setembro de 2021; nº 7.624, de 22 de novembro de 2011; nº 8.428, de 2 de abril de 2015; nº 9.957, de 6 de agosto de 2019 e a Portaria nº 46, de 11 de março de 2021, torna público este Edital. OBJETO: APRESENTAÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS TÉCNICOS QUE SUBSIDIEM A MODELAGEM DA CONCESSÃO PARA EXPANSÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS SEGUINTE AEROPORTOS:

| OBJETO | CÓDIGO ICAO | AEROPORTOS |
|----------|-------------|---|
| BLOCO RJ | SBRJ | Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ |
| | SBGL | Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim |

1. OBJETIVO

1.1. O presente Edital tem por objetivo chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos (estudos técnicos) que subsidiem a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos objeto deste Chamamento Público de Estudos - CPE.

1.2. Para tanto, deverão ser observados os dispositivos constantes do presente Edital de Chamamento Público de Estudos - CPE e do Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015.

2. CONDIÇÕES GERAIS E PREMISSAS

2.1. Os interessados deverão observar, além do estabelecido no item 1.2 deste Edital, as seguintes condições para requerimento e realização dos estudos técnicos:

2.1.1. Deverão ser considerados os parâmetros e premissas inerentes à concessão disponibilizados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MInfra) por ocasião da publicação do termo de autorização;

2.1.2. Os estudos técnicos deverão considerar a regulamentação e a legislação vigentes; e

2.1.3. A formulação de avaliações adicionais, a critério do requerente, com base em estudos sobre alternativas de regulação ou com o objetivo de buscar maior eficiência e um consequente aprimoramento da estruturação da concessão não será objeto de ressarcimento adicional ao estabelecido nesse CPE.

3. CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE

3.1. Serão consideradas elegíveis quaisquer pessoas físicas ou jurídicas de direito privado que atendam aos requisitos constantes deste Chamamento Público de Estudos (CPE) e observem ao disposto no Decreto nº 8.428/2015. Devem-se observar, em particular, os itens elencados no item 4 - do Requerimento de Autorização.

4. DO REQUERIMENTO DE AUTORIZAÇÃO

4.1. As pessoas físicas ou jurídicas de direito privado que pretendam apresentar os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos deverão protocolizar junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MInfra), em até 30 (trinta) dias contados da publicação deste Edital, requerimento de autorização, em duas vias eletrônicas, acompanhadas de carta de apresentação, no qual constem as informações a seguir:

4.1.1. Qualificação completa do interessado, que permita a identificação da pessoa física ou jurídica e a sua localização, especialmente com: nome, identificação (cargo, profissão ou ramo de atividade), endereço físico e eletrônico, números de telefone e CPF/CNPJ, a fim de permitir o posterior envio de eventuais notificações, informações, erratas e respostas a pedidos de esclarecimentos;

4.1.2. Demonstração da experiência do interessado na realização de projetos, levantamentos, investigações ou estudos técnicos similares aos solicitados para cada relatório mencionado no item 6.1;

4.1.3. Detalhamento das atividades que pretende realizar, considerando o escopo dos estudos técnicos definidos no CPE, inclusive com a apresentação de cronograma que indique as datas de conclusão de cada etapa e a data final para a entrega dos trabalhos;

4.1.4. Indicação de valor do ressarcimento pretendido, acompanhado de informações e parâmetros utilizados para sua definição, indicando os itens de custos inerentes a cada relatório mencionado no item 6.1, fundamentados em dados objetivos, margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos, e ainda, observado o disposto no item 9.5 e no item 10.14 deste Edital. Os seguintes itens abaixo deverão ser apresentados de forma individualizada para cada relatório de que trata o item 6.1 e por aeroporto. Os respectivos montantes orçados deverão ser apresentados em reais (R\$):

- i) gastos com pessoal (inclusive encargos);
- ii) despesas gerais (inclusive com diárias e a passagens);
- iii) custos administrativos (exceto diária e passagens);
- iv) tributos (exceto encargos com pessoal); e
- v) lucro.

4.1.5. Declaração expressa de transferência à administração pública dos direitos associados aos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos selecionados; e

4.1.6. Declaração expressa de ciência de que a autorização para a realização dos estudos inviabiliza, caso o estudo venha a ser selecionado pela Comissão de Avaliação e Seleção, a participação, direta ou indireta, no processo licitatório dos aeroportos objeto do estudo selecionado.

4.2. Qualquer alteração na qualificação do interessado deverá ser imediatamente comunicada à SAC/MInfra.

4.3. A demonstração de experiência a que se refere o item 4.1.2 poderá consistir na juntada de documentos que comprovem as qualificações técnicas de profissionais vinculados ao interessado.

4.4. Fica facultado aos interessados se associarem para apresentação dos estudos técnicos em conjunto, hipótese em que deverá ser feita a indicação da empresa responsável pela interlocução com a administração pública.

4.5. Os requerimentos deverão ser protocolizados no protocolo do MInfra, no endereço: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Térreo, Ed. sede, Brasília-DF, Brasil, CEP: 70.044-902.

4.6. Na etiqueta do envelope, deverá estar descrito "Chamamento Público de Estudos nº 1/2022 - SAC/MInfra - Oitava Rodada" e constar o nome da pessoa física ou jurídica requerente.

4.7. Na qualificação, análise e aprovação de requerimento de autorização para apresentação dos estudos serão indeferidos os requerimentos que não apresentarem todas as informações na forma solicitada neste CPE, em especial as listadas no item 4.1. e subitens.

5. DA AUTORIZAÇÃO

5.1. O termo de autorização reproduzirá as condições estabelecidas neste Edital, podendo vir a especificá-las, inclusive quanto às atividades a serem desenvolvidas e aos prazos intermediários.

5.2. A autorização:

5.2.1. Será conferida sem exclusividade, podendo mais de uma empresa se manifestar e obter a mesma autorização;

5.2.2. Não obriga o Poder Público a realizar a licitação;

5.2.3. Não cria qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração;

5.2.4. Será pessoal e intransferível;

5.2.5. Será publicada no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico do MInfra, "https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/estudos-e-documentos", ou no que o suceder; e



5.2.6. Inviabiliza a participação, direta ou indireta, da empresa autorizada, caso seu estudo venha a ser selecionado pela Comissão de Avaliação e Seleção, no processo licitatório dos respectivos Aeroportos.

5.3. A autorização para a realização dos estudos técnicos não implica, em hipótese alguma, responsabilidade da União perante terceiros pelos atos praticados pela pessoa autorizada.

6. COMPOSIÇÃO DOS PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS TÉCNICOS A SEREM APRESENTADOS

6.1. Os estudos técnicos de que trata o presente CPE têm por escopo estruturar os diferentes aspectos relacionados à concessão pública dos aeroportos objeto deste CPE e deverão conter os seguintes relatórios:

6.1.1. Estudos de mercado;

6.1.2. Estudos de engenharia e afins;

6.1.3. Estudos ambientais; e

6.1.4. Avaliação econômico-financeira.

6.2. Os quatro relatórios deverão observar o detalhamento de escopo e as premissas presentes no Anexo I - Termo de Referência deste Edital de Chamamento Público de Estudos individualmente para cada aeroporto constante nos objetos deste CPE.

6.2.1 Adicionalmente, deverão ser apresentados os seguintes estudos consolidados para o bloco de aeroportos:

6.2.1.1 Análise do Sistema Multi-Aeroportos da cidade do Rio de Janeiro; e

6.2.1.2 Avaliação econômico-financeira.

6.3. Durante a elaboração dos estudos técnicos, as pessoas autorizadas poderão requerer informações ao MInfra, as quais deverão ser repassadas, sempre que disponíveis, a todas as pessoas autorizadas.

6.4. No intuito de contribuir para a melhor compreensão do escopo de realização dos estudos técnicos e para obtenção de estudos mais adequados aos empreendimentos de que trata este Edital, representantes do MInfra poderão, de ofício ou a requerimento, realizar reuniões com as pessoas autorizadas.

6.5. Toda a comunicação das pessoas autorizadas com o MInfra, inclusive os requerimentos para informações ou reuniões de que tratam os itens 6.3 e 6.4, deverá ocorrer pelo correio eletrônico "oitavarodada@infraestrutura.gov.br".

7. VALOR NOMINAL MÁXIMO DE RESSARCIMENTO

7.1. A autorização não criará qualquer direito a ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração dos estudos técnicos e, sobre o MInfra, não incidirá nenhum custo relacionado a estes, conforme art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e art. 16 do Decreto nº 8.428, de 2015.

7.2. A realização ou não do certame licitatório pautar-se-á em razões de conveniência e oportunidade a serem examinadas pelo Poder Público Federal, não gerando direito adquirido para as pessoas autorizadas.

7.3. O valor nominal máximo para eventual ressarcimento pelo conjunto de estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão dos aeroportos constantes do objeto do presente Edital, de acordo com o inciso II, § 5º do art. 4º do Decreto nº 8.428, de 2015, será limitado aos valores constantes na tabela a seguir:

| CÓDIGO ICAO | AEROPORTOS | VALOR MÁXIMO DE RESSARCIMENTO | VALOR MÁXIMO DE RESSARCIMENTO |
|-------------|---|-------------------------------|-------------------------------|
| SBRJ | Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ | R\$ 7.658.139,06 | R\$ 21.237.650,52 |
| SBGL | Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim | R\$ 13.579.511,46 | |

7.4. Será verificado, para cada aeroporto objeto deste CPE, após análise dos requerimentos de autorização de que trata o item 4, se o valor apresentado para eventual ressarcimento está baseado em preços de mercado para serviços de porte e complexidade similares da seguinte forma:

i) caso tenham sido autorizadas 3 (três) ou mais requerentes a apresentar os estudos técnicos, será calculada a média aritmética e o desvio-padrão do montante, em reais, apresentado para cada item definido no item 4.1.4., tomando-se como amostra todas as empresas autorizadas;

ii) o valor para eventual ressarcimento para cada item de custo definido no item 4.1.4., em reais, será limitado à respectiva média aritmética acrescida de duas vezes o desvio-padrão apurado para a amostra definida para cada item. Após os eventuais ajustes para aplicação dos referidos limites, o valor para eventual ressarcimento de cada relatório será definido a partir da soma de cada item; e

iii) caso tenham sido autorizadas menos de três empresas no presente CPE, será considerado para eventual ressarcimento o valor apresentado por ocasião da submissão do termo de autorização para realização dos estudos, observado o valor nominal máximo para ressarcimento disposto no item 7.3 deste Edital.

8. DA EXTINÇÃO DA AUTORIZAÇÃO

8.1. A autorização poderá ser:

8.1.1. Cassada, em caso de:

8.1.1.1. Descumprimento dos termos da autorização, inclusive dos prazos fixados neste Edital, e de não observação da legislação aplicável;

8.1.1.2. Descumprimento de prazo para reapresentação determinado pela SAC/MInfra, conforme previsto no item 10.7 deste Edital;

8.1.2. Revogada, em caso de:

8.1.2.1. Perda de interesse da administração pública na concessão da exploração da infraestrutura aeroportuária à iniciativa privada;

8.1.2.2. Desistência por parte da pessoa autorizada, a ser apresentada, a qualquer tempo, mediante comunicação por escrito à SAC/MInfra;

8.1.3. Anulada, em caso de vício no procedimento ou por outros motivos previstos na legislação; e

8.1.4. Tornada sem efeito, em caso de superveniência de dispositivo legal que, por qualquer motivo, impeça o recebimento dos estudos técnicos.

8.2. A notificação da cassação, revogação ou anulação da autorização será efetuada por escrito, mediante correspondência com aviso de recebimento e por publicação no Diário Oficial da União.

8.3. Na hipótese de descumprimento dos termos da autorização, caso não haja regularização no prazo de 5 (cinco) dias, contados da data do recebimento da notificação, a pessoa autorizada terá sua autorização cassada.

8.4. Autorizações extintas não geram direito de ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração dos estudos técnicos.

8.5. Decorridos 30 (trinta) dias da notificação tratada no item 8.2, os documentos eventualmente encaminhados ao MInfra que não tenham sido retirados pela pessoa autorizada poderão ser destruídos.

9. DA APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

9.1. O prazo final para a elaboração e apresentação dos estudos técnicos ao MInfra será de 90 (noventa) dias para entrega do objeto de que trata este CPE, contados da data da publicação do termo de autorização.

9.2. O prazo definido no item 9.1 poderá ser prorrogado mediante decisão devidamente fundamentada.

9.3. Os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos deverão ser entregues em duas vias eletrônicas, incluindo todos os memoriais e planilhas de cálculo que os embasem, inclusive com as fórmulas e parâmetros utilizados, de forma a permitir a reprodução dos resultados pelo MInfra e pelos órgãos de controle.

9.4. Os relatórios e planilhas referentes aos estudos selecionados pela Comissão de Avaliação e Seleção poderão ser divulgados ao público. Poderá ser restringida a divulgação por questões de sigilo, a critério do MInfra, respeitado o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

9.5. Os estudos técnicos apenas serão avaliados se contemplarem conjuntamente os relatórios e análises de que tratam os itens 6.1 e 6.2.

9.6. Não há garantia de que os estudos técnicos realizados serão selecionados e utilizados pelo MInfra.

9.7. Os estudos técnicos deverão ser entregues até às 18h da data prevista no item 9.1 deste Edital no endereço do MInfra: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Térreo, Ed. sede, Brasília-DF, Brasil, CEP: 70.044-902.

9.8. Nas etiquetas dos envelopes deverá estar descrito "SAC/MInfra - Chamamento Público de Estudos nº 1/2022 - Estudos para Oitava Rodada" e constar o nome da pessoa autorizada.

9.9. Os estudos técnicos entregues fora do prazo serão devolvidos aos interessados, após o devido registro no processo.

9.10. A critério do MInfra, os autores dos estudos técnicos selecionados deverão sobre eles prestar esclarecimentos aos órgãos competentes, inclusive procedendo a sua revisão e aprimoramento, até a realização efetiva do certame licitatório, sem que isso gere direito à complementação do valor de ressarcimento.

10. DA AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS

10.1. Será constituída Comissão para avaliação e seleção dos estudos técnicos apresentados que considerará os seguintes critérios na análise:

10.1.1. O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência do presente Edital e a observância das diretrizes e premissas definidas pela SAC/MInfra;

10.1.2. A consistência e a coerência das informações que subsidiaram a realização dos estudos técnicos;

10.1.3. A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor;

10.1.4. A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelos órgãos e entidades competentes;

10.1.5. A demonstração comparativa de custo e benefício do empreendimento em relação a opções funcionalmente equivalentes, se existentes; e

10.1.6. O impacto socioeconômico da proposta para o empreendimento, se aplicável.

10.2. A composição da Comissão de que trata o item 10.1 poderá ser alterada mediante decisão devidamente fundamentada. 10.3. A Comissão de que trata o item 10.1 deverá observar a metodologia de avaliação e seleção dos Estudos detalhada no Anexo II do presente Edital.

10.3.1. Em caso de empate na avaliação de seleção dos Estudos, será declarado vencedor aquele que apresentar, por ocasião da submissão do requerimento de autorização na forma prevista neste Edital, menor valor de ressarcimento.

10.4. Nenhum dos estudos técnicos selecionados vincula a administração pública, cabendo aos seus órgãos técnicos e jurídicos a análise quanto à consistência e suficiência dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos e à legalidade dos atos praticados respectivamente.

10.5. Em caso de seleção parcial do conteúdo dos estudos técnicos, os valores de eventual ressarcimento serão apurados apenas com relação às informações efetivamente utilizadas na futura concessão.

10.6. Havendo rejeição total dos estudos técnicos, ainda que haja licitação para contratação do empreendimento, não haverá ressarcimento pelas despesas efetuadas.

10.7. A SAC/MInfra poderá, a seu critério, abrir prazo para reapresentação dos estudos técnicos caso todos aqueles apresentados necessitem de detalhamentos ou correções, que deverão estar expressamente indicadas no ato de reabertura de prazo. 10.8. Não serão selecionados estudos técnicos que não atendam satisfatoriamente à autorização deferida, caso em que todos os documentos poderão ser destruídos se não retirados no prazo de 30 (trinta dias) da data de publicação da decisão da Comissão.

10.9. Concluída a seleção dos estudos técnicos, aquele que tiver sido selecionado terá o valor apresentado para eventual ressarcimento analisado pela Comissão.

10.9.1. Tomando por base o valor para eventual ressarcimento e as condições de mercado resultante do ajuste definido no item 7.4, a Comissão deverá avaliar o atendimento ao escopo definido neste CPE, fazendo os devidos descontos nos valores solicitados para eventuais itens que não tenham sido contemplados adequadamente nos Relatórios, nos termos da metodologia que consta do Anexo II.

10.9.2. A SAC/MInfra procederá à divulgação do valor calculado para eventual ressarcimento pelos estudos técnicos elaborados e da respectiva memória de cálculo.

10.9.3. Cumpridas todas as condições para que ocorra o ressarcimento, seu valor será corrigido pela variação mensal do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou outro que vier a sucedê-lo, considerando a variação acumulada a partir do último índice disponível na data limite para submissão do requerimento de autorização de que trata o item 4 deste Edital até o último índice disponível na data efetiva do ressarcimento pelo vencedor da licitação da concessão.

10.10. A SAC/MInfra publicará o resultado do procedimento de seleção no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico "https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/estudos-e-documentos" ou no que o suceder.

10.11. Da decisão da Comissão relativa à seleção e avaliação dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos são cabíveis recursos administrativos, na forma do item 11 do presente Edital.

10.12. O valor estabelecido pela Comissão poderá ser rejeitado pelo autorizado, hipótese em que não serão utilizadas as informações contidas nos documentos selecionados, os quais poderão ser destruídos se não retirados em até 30 (trinta) dias contados da data da rejeição, sendo facultado à Comissão escolher outros estudos técnicos entre aqueles apresentados para seleção.

10.13. O valor estabelecido pela Comissão deverá ser aceito por escrito, com expressa renúncia a quaisquer outros valores pecuniários.

10.14. O valor relativo aos estudos técnicos selecionados serão ressarcidos exclusivamente pelo vencedor da licitação, desde que efetivamente utilizados para elaboração dos documentos jurídicos do processo de licitação.



10.15. Concluída a seleção, a Comissão poderá solicitar correções e alterações dos estudos técnicos sempre que tais correções e alterações forem necessárias para atender a demandas de órgãos de controle ou para aprimorar os estudos, sem que isso gere direito à complementação do valor de ressarcimento.

10.16. O consórcio selecionado deverá elaborar, em prazo estabelecido pela SAC/MInfra:

i) Uma lista de bens móveis relevantes para a operação dos Aeroportos, de acordo com critérios estabelecidos pela SAC/MInfra, que deverá incluir: relatório fotográfico atestando sua localização no aeroporto, bem como sua condição atual; e
ii) Resumo Executivo em Inglês e Português contendo as principais informações apresentadas nos Estudos.

11. DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

11.1. Das decisões da Comissão cabem recurso, em face de razões de legalidade e de mérito.

11.2. O recurso será dirigido à Comissão, que se não reconsiderar a decisão recorrida no prazo de 5 (cinco) dias, encaminhá-lo-á ao Secretário Nacional de Aviação Civil para julgamento.

11.3. O prazo para interposição de recurso administrativo será de 10 (dez) dias, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.

11.4. O recurso administrativo deverá ser decidido no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado a partir do recebimento dos autos pelo Secretário Nacional de Aviação Civil, podendo ser prorrogado por igual período, ante justificativa explícita.

11.5. Interposto o recurso, a Comissão deverá intimar os demais interessados, por correio eletrônico, para que, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, apresentem alegações.

11.6. O recurso não será conhecido quando interposto:

11.6.1. Fora do prazo;

11.6.2. Perante órgão incompetente;

11.6.3. Por quem não seja legitimado; ou

11.6.4. Após exaurida a esfera administrativa.

11.7. O julgamento do recurso pelo Secretário Nacional de Aviação Civil exaure a matéria na esfera administrativa.

12. DISPOSIÇÕES FINAIS

12.1. A SAC/MInfra poderá, a qualquer tempo, mediante decisão devidamente fundamentada, revogar o presente Edital e os atos dele decorrentes, no todo ou em parte, ou anulá-los por vício de legalidade, sem que isso implique direito a indenização ou ressarcimento de qualquer natureza.

12.2. As informações públicas disponíveis para a realização dos estudos técnicos são as constantes deste CPE e seus respectivos anexos, do Edital de Autorização de Estudos a ser publicado oportunamente e informações a serem disponibilizadas pela SAC/MInfra em endereço eletrônico (data room). Este Edital será divulgado no sítio do MInfra na internet e no Diário Oficial da União.

12.2.1. Os esclarecimentos e informações adicionais acerca do conteúdo deste Edital poderão ser obtidos por intermédio do endereço eletrônico "oitavarodada@infraestrutura.gov.br".

12.2.2. Compete à empresa autorizada o levantamento, coleta e avaliação das informações que julgar necessárias para subsidiar os estudos técnicos junto a entidades públicas e privadas, devendo, sempre que possível, explicitar nos Relatórios a fonte das informações.

12.2.3. Caberá à empresa autorizada verificar a correção e atualidade das informações disponibilizadas por entidades públicas e privadas relativas ao objeto deste CPE.

12.3. Os estudos técnicos selecionados pela Comissão deverão ser mantidos atualizados, inclusive em razão de superveniência de novas premissas para a concessão e de alteração na legislação e na regulamentação vigentes, até a data de publicação do Edital de Licitação referente à concessão para expansão, manutenção e exploração dos aeroportos objetos deste CPE, sem que tal atualização implique solicitação de complementação dos valores de ressarcimento já indicados na entrega dos produtos.

12.3.1. A qualquer tempo a SAC/MInfra poderá solicitar apresentações referentes aos estudos ou a parte deles, incluindo apresentação prévia e posterior ao encaminhamento dos estudos técnicos ao TCU e em razão de alterações efetuadas em audiência pública.

12.4. Os prazos começam a correr a partir da data da ciência ou divulgação oficial, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento.

12.4.1. Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal.

12.4.2. Os prazos expressos em dias contam-se de modo contínuo, salvo aquele previsto no item 11.5 deste Edital.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

DETALHAMENTO DO ESCOPO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA1. Estudos de Mercado
O Relatório de Estudo de Mercado deverá conter análises que caracterizem, projetem e avaliem a demanda, conforme especificações abaixo.

i. Avaliação da demanda

Apresentação da inserção do aeroporto na malha local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes e a integração desses modais aos serviços do aeroporto (ex: rodovias, ferrovias ou outros meios de transporte que possibilitem o acesso ao aeroporto).

Delimitação das regiões de influência do projeto por tipo de tráfego, com dados demográficos e socioeconômicos, dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga relacionados ao aeroporto e suas regiões de influência, análise de variáveis regionais, considerando-as caso sejam significativas para os resultados, e caracterização detalhada do perfil de utilização da infraestrutura, seja dos passageiros, das cargas processadas ou do tipo de tráfego aéreo.

Análise da competição intramodal (entre aeroportos) e intermodal (demais modos de transporte). Análise de como o respectivo aeroporto vai se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira após a concessão (previsão de modelo de negócio de serviços aéreos para o aeroporto). A análise intramodal deverá considerar os impactos da operação conjunta do SBRJ e do SBGL conforme análise do Sistema Multi-Aeroportos da cidade do Rio de Janeiro;

Projeção de demanda, considerando-se, separadamente, cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão, etc.) ao longo de um período sugerido de projeção de 30 (trinta) anos, com avaliação, em especial, da relação com o crescimento econômico e com o desenvolvimento de outros aeroportos que estejam nas mesmas regiões geográficas de influência. As projeções deverão considerar os impactos da operação conjunta do SBRJ e do SBGL conforme análise do Sistema Multi-Aeroportos da cidade do Rio de Janeiro;

Projeção da demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento) ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos.

A evolução das demandas (irrestrita anual e de hora-pico) deve considerar eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos preliminares de engenharia e afins. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, inclusive testes estatísticos e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo MInfra.

ii. Análise de benchmarking

Análise de aeroportos com características similares ao aeroporto objeto do presente estudo, com fornecimento de dados, para sustentar as premissas e os resultados apresentados nas caracterizações e nas projeções da demanda, incluindo

variações sazonais e períodos de pico, para aviação regular e não-regular, doméstica e internacional.

2. Estudos de Engenharia e Afins

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes no aeroporto; análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário; e estimativa de custos de investimento (CAPEX), conforme especificações abaixo.

i. Inventário das condições existentes

Inventário das instalações e equipamentos existentes no aeroporto, com descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a concessão, a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, o zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto e os planos de proteção de obstáculos e ruído em vigor.

Apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o aeroporto; as interfaces do aeroporto com os órgãos federais, estaduais e municipais (DECEA, ANAC, órgãos ambientais, Governos Estaduais, Prefeituras, Corpo de Bombeiros, etc.); bem como compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre o operador aeroportuário atual e estas autoridades.

Avaliação da capacidade instalada, considerando a demanda atual, as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias necessárias para atender ao balanceamento da infraestrutura e a parâmetros mínimos de nível de serviço adequado, conforme diretrizes estabelecidas para realização dos estudos, especialmente quanto aos seguintes sistemas: terminal de passageiros e estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos), processamento de carga aérea (terminais de carga), sistema de pistas, pátios de aeronaves, aviação geral, administrativo e de manutenção, apoio às operações, apoio às companhias aéreas, industrial de apoio, infraestrutura básica de atendimento ao aeroporto (central de utilidades) e infraestrutura aeronáutica.

ii. Desenvolvimento do sítio aeroportuário

Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, considerando alternativas possíveis, tais como o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, contemplando uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação e avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário.

O plano de desenvolvimento proposto deve considerar a avaliação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos - PBZPA, Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea - PZPANA, dos obstáculos e das superfícies limitadoras de obstáculos, do Plano de Zoneamento de Ruído - PZR e das restrições de uso do solo e curvas de ruído.

Apresentação de anteprojeto de engenharia, com as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda do estudo de mercado, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas.

Deverão ser consideradas as normatizações da ANAC e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor aeroportuário.

O anteprojeto deverá conter elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber. Deverá ser apresentada a caracterização das obras previstas, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão, bem como a legislação complementar aplicável ao setor.

Para fins de dimensionamento do terminal de passageiros, deverão ser considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais. Deverá ser apresentado anteprojeto do terminal de passageiros para cada fase/etapa de implantação da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciem a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), quando aplicável.

Quando verificada a necessidade de expansão da infraestrutura aeroportuária, deverão ser realizados investigações e ensaios geotécnicos de modo a disponibilizar informações específicas para a intervenção proposta, bem como embasar tecnicamente a solução de engenharia escolhida.

Quando verificada a existência de obras inacabadas ou em execução no sítio aeroportuário, deverão ser avaliadas as condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do aeroporto.

Para o Aeroporto do Galeão o estudo deverá apresentar levantamento de indenizações eventualmente devidas ao atual operador em função dos investimentos realizados em bens reversíveis no aeroporto.

No caso particular do Aeroporto Santos Dumont, o estudo deverá conter análise, do ponto de vista operacional e econômico (com estimativas de custos), de alternativas de desenvolvimento para regularizar o acesso à Escola Naval, visando a correção das inconformidades atualmente observadas no sítio aeroportuário perante a regulamentação da ANAC e demais normas vigentes. Ademais, a solução de engenharia proposta para o plano de desenvolvimento deverá considerar como uma das alternativas propostas a implantação de EMAS - Engineered materials arresting system em ambas as cabeceiras.

O estudo de engenharia deverá indicar o cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto, incluindo todas as atividades previstas, embasando tecnicamente os prazos apresentados, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes.

iii. Estimativa de custos de investimento (CAPEX)

Determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais, observando-se:

Preços unitários baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.

A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do anteprojeto apresentado, possuindo precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.

Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária, deverão ser considerados e estimados os custos de desapropriação referentes à expansão.

Quando verificada a necessidade de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei nº 7.565, de 1986), deverão ser considerados e estimados os eventuais custos de indenização (art. 46 da Lei nº 7.565, de 1986).

3. Estudos Ambientais

O Relatório de Estudos Ambientais deverá conter uma avaliação da situação socioambiental do aeroporto: localização; sistema de transporte urbano de ligação ao aeroporto; características do entorno; análise completa do histórico e da situação atual das licenças ambientais e condicionantes correlatas a obras e operação do aeroporto; análise da regularidade ambiental e conformidade/inconformidade perante os órgãos fiscalizadores das atividades do Aeroporto e ante o Ministério Público; análise de autorização para supressão de vegetação e medidas de compensação ambiental; análise



das licenças ambientais das concessionárias; análise de outras autorizações, outorgas e licenças ambientais existentes ou necessárias à operação do aeroporto.

Deverá ser realizada análise da hidrografia, da cobertura vegetal e da fauna do sítio aeroportuário e do seu entorno. Da mesma forma, deverá ser feita a identificação, classificação e análise dos passivos ambientais e sociais existentes, bem como das medidas de remediação/recuperação e sua precificação.

Deverão ser realizadas análises do Plano Diretor Urbano na área afetada pelo aeroporto; do Plano Básico de Zona Proteção do Aeródromo e da Navegação Aérea; do Plano de Zoneamento de Ruído e das curvas de ruído atual e projetada; bem como avaliação da ocupação e uso do solo e das unidades de conservação no sítio aeroportuário e redondezas e de eventuais ocupações irregulares dentro do sítio aeroportuário.

Em consonância com as soluções de engenharia propostas para o aeroporto, devem ser apresentadas:

a) Avaliação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto às melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental;

b) Descrição dos principais riscos, restrições e impactos socioambientais do plano de desenvolvimento do sítio proposto no estudo de engenharia, inclusive os efeitos de geração de tráfego decorrentes do aumento do número de passageiros sobre o sistema de mobilidade urbana nas áreas diretamente afetadas pela ampliação das atividades aeroportuárias. Deverão ser apresentadas estratégias/medidas de mitigação específicas para cada risco identificado.

c) Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos;

d) Diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável;

e) Definição do custo atinente ao licenciamento ambiental, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, soluções e estratégias para viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental; e

f) Criação de indicadores para avaliar o desempenho da gestão ambiental do operador aeroportuário.

4. Avaliação Econômico-Financeira

i. Análise de contratos vigentes

Deverá ser realizada análise dos contratos vigentes entre o operador aeroportuário atual e outros agentes relacionados ao aeroporto, assim como avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de due diligence dos contratos comerciais e operacionais).

ii. Estimativas de receitas (tarifárias e não tarifárias)

Avaliação das fontes de receita e de como será sua evolução durante a concessão, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias (verificada sua adequação ao modelo regulatório ao qual o aeroporto estiver submetido), da exploração de atividades ligadas à aviação civil (ex: balcões de check in, lojas das companhias aéreas, hangares, entre outras facilidades), das atividades comerciais no aeroporto (ex: restaurantes, estacionamentos, lojas, etc.) e da exploração das áreas no sítio aeroportuário (ex: hotéis, centros comerciais, arrendamento de áreas diversas para atividades econômicas, etc.).

Nas proposições de recomendações nas projeções de receitas, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por atividade, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, análise de contratos comerciais (due diligence comercial), com indicações dos racionais utilizados para presunção de sub-rogação ao próximo operador (se for ao caso), e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo MInfra.

iii. Análise de benchmarking e modelo de negócios

Análise de aeroportos com características similares ao aeroporto objeto do presente estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade.

Avaliação do modelo de negócio proposto para o aeroporto para os diferentes segmentos e fontes de receita, considerando potenciais forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (SWOT) ao projeto.

iv. Estimativa de custos de operação (OPEX)

Os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros aeroportos semelhantes, nacionais e internacionais, fundamentando sua definição. Tais custos deverão conter, além dos custos de manutenção, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador e todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário.

v. Análise econômico-financeira por aeroporto

O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá conter, para cada aeroporto, a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua autossustentabilidade, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, due diligence e outros, e sendo avaliados os benefícios fiscais de projetos dessa envergadura.

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar ainda outros elementos pertinentes, usualmente adotados no mercado, como o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, VPL, taxa de retorno do acionista, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas, etc. Avaliação de atratividade do projeto para a firma e para o acionista antes e após a definição da outorga e projeção das necessidades de aporte de capital ao longo da concessão.

Solicita-se a projeção pelo período mínimo de 30 (trinta) anos para exploração, com seus efeitos incorporados nas planilhas de avaliação econômico-financeira para fins de determinação da viabilidade do empreendimento. Além da projeção para o período de 30 anos, os projetos, levantamentos, investigações e estudos poderão apresentar proposta de prazo de concessão inferior ou superior ao indicado, de acordo com a viabilidade econômica verificada, sem prejuízo de outras variações de sensibilidade do projeto.

Deverá ser entregue planilha individualizada para cada aeroporto do bloco de aeroportos e planilha consolidada do respectivo bloco. As Planilhas Consolidadas deverão evidenciar as avaliações econômico-financeiras realizadas e permitir o cálculo do valor pela outorga necessário a que o Valor Presente Líquido do projeto torne-se zero, conforme diretrizes definidas pela SAC/MInfra. As planilhas financeiras do bloco de aeroportos deverá evidenciar os efeitos e ganhos de escala decorrentes da operação conjunta dos aeroportos. Eventuais planilhas auxiliares utilizadas na elaboração do Relatório de Avaliação Econômico-Financeira ou na Planilha Econômico-Financeira Consolidada deverão ser disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.

5. Avaliação econômico-financeira do bloco de aeroportos

Em adição a avaliação econômico financeira por aeroporto, deverá ser entregue relatório e planilha consolidados para o bloco de aeroportos. O relatório e a planilha consolidada deverá evidenciar os efeitos e possíveis ganhos de escala da gestão conjunta de aeroportos, quando aplicável.

6. Análise do Sistema Multi-Aeroportos da cidade do Rio de Janeiro

Para além dos relatórios de mercado produzidos para cada aeroporto, deverá ser elaborada uma análise consolidada e detalhada tratando dos potenciais efeitos da configuração do bloco sobre os serviços de transporte aéreo no estado do Rio de Janeiro, em particular no que tange à dinâmica do Sistema Multi-Aeroportos (SMA) da região e às possíveis implicações de um único agente operar os dois aeroportos incluídos nesse sistema. Deverá ser levada em consideração os diferentes nichos de competição aeroportuária (ex: competição por mercado local compartilhado, tráfego de conexão, tráfego de cargas, destinos e contratos).

Ao analisar as dinâmicas competitivas no âmbito do Sistema Multi-Aeroportos do Rio de Janeiro, ponderar as limitações de cada uma das infraestruturas inseridas nesse sistema, bem como a atratividade de cada aeroporto sob a ótica do passageiro (facilidade de acesso, motivo de viagem, frequência e regularidade de serviços aéreos, dentre outros) e das companhias aéreas (vantagens comerciais, modelo de negócios, dentre outros).

Estimar os impactos de um único agente operar os dois aeroportos incluídos no SMA RJ, em particular os potenciais efeitos da concentração de mercado sobre a oferta do serviço público de transporte aéreo da região, os preços de mercado e a qualidade dos serviços prestados.

ANEXO II - METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DOS ESTUDOS

Será criada Comissão de Avaliação e Seleção específica, designada pelo Ministro da Infraestrutura, para avaliação dos EVTEA.

A avaliação e seleção dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos constantes do objeto do presente Edital serão divididas nas seguintes etapas:

Etapa 1: Verificação se os estudos apresentados atendem aos requisitos de admissibilidade constantes no Edital de CPE.

Ao receber os estudos apresentados pelas empresas autorizadas, a Comissão de Seleção analisará inicialmente o cumprimento das exigências abaixo alinhadas, extraídas do item 09 do Edital de CPE:

a) apresentação dos estudos técnicos ao MInfra no prazo previsto, contado da publicação do Edital de autorização para realização dos estudos;

b) apresentação dos estudos técnicos em duas vias eletrônicas, incluindo todos os memoriais e planilhas de cálculos que os embasem, inclusive com fórmulas e parâmetros utilizados, de forma a permitir a reprodução dos resultados pelo MInfra e pelos órgãos de controle; e

c) apresentação dos 4 (quatro) grupos de produtos para cada aeroporto, conforme previsto no item 6 do Edital de CPE, sendo esses: (i) estudo de mercado; (ii) estudos de engenharia e afins; (iii) estudos ambientais; e (iv) avaliação econômico-financeira; acrescidos da Análise do Sistema Multi-Aeroportos da cidade do Rio de Janeiro e da Avaliação econômico-financeira consolidada para o conjunto do bloco de aeroportos.

Etapa 2: Análise se os relatórios apresentados contêm minimamente a composição descrita no Anexo I ao Edital de CPE.

Conforme disposto no item 6.2 do Edital em questão, os referidos relatórios deverão observar o detalhamento de escopo presente no seu Anexo I - Termo de Referência para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e demais premissas divulgadas previamente à entrega dos produtos.

Assim, nessa segunda etapa a análise será binária, se ATENDE (1) ou NÃO ATENDE (zero) minimamente aos itens do Anexo III do Edital de CPE e demais premissas divulgadas previamente à entrega dos produtos.

Os itens de avaliação estão descritos no Anexo III e, caso um item específico do relatório sob avaliação não atenda minimamente o exigido, será considerado nota zero para o item, sem que isso implique eliminação automática do autorizado do processo de seleção.

Etapa 3: Avaliação qualitativa sobre os grupos de produtos encaminhados para cada aeroporto.

A avaliação qualitativa será feita de modo comparativo entre os estudos apresentados pelos autorizados, tendo por base a consistência e a coerência das informações apresentadas nos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos; a adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor; a compatibilidade com as normas técnicas emitidas pelos órgãos setoriais e com a legislação aplicável ao setor; a demonstração comparativa de custo e benefício do empreendimento em relação a opções funcionalmente equivalentes, se existentes e o impacto socioeconômico da proposta para o empreendimento, se aplicável.



A avaliação qualitativa será feita em uma escala de 0% (zero) a 100% (cem) em relação ao percentual de atendimento dos estudos apresentados a cada um dos itens elencados no ANEXO III - "Análise do atendimento dos itens constantes do estudo em relação à composição dos produtos detalhada no Anexo I" deste edital, onde a nota 0% (zero) significa que o estudo não apresentou qualquer informação útil ou consistente com o respectivo item e a nota 100% que o relatório apresentou informações úteis, consistentes e com um nível de profundidade e abrangência adequado, atendendo plenamente ao item.

A Comissão de Avaliação e Seleção de estudos deverá publicar planilha de avaliação com a justificativa de cada uma das notas percentuais dadas a cada um dos itens de modo a garantir a devida transparência e fundamentação objetiva da avaliação qualitativa, possibilitando aos interessados a interposição de recursos perante a fundamentação apresentada.

Etapa 4: Seleção dos estudos técnicos preparatórios à concessão.

Nesta etapa, a Comissão irá selecionar o estudo mais adequado para subsidiar o processo de concessão objeto deste Edital de CPE, com base na equação abaixo apresentada, que conjuga as duas etapas anteriores (Etapa 2 e 3):

Nota_i = Nota de avaliação do estudo apresentado para o bloco de aeroporto(s)

A = aeroporto estudado;

$$Nota_i = \sum_{A=1}^B \left[\sum_{j=1}^N \frac{1}{N} \cdot FE_j \cdot FQ_j \right]$$

B = número total de aeroportos que compõem o bloco, conforme objeto constante no CPE;

j - análises efetuadas para cada um dos itens apresentados (itens do Anexo III);

N - número total de itens de análise, conforme Anexo III;

FE_j - fator de atendimento mínimo em relação à análise j para cada item do anexo III (ATENDE = 1; NÃO ATENDE= zero); e

FQ_j - avaliação do fator qualidade, em relação à análise j, conforme Etapa 3.

O estudo selecionado será o que alcançar maior nota, conforme equação acima apresentada.

Etapa 5: Da metodologia de definição dos valores de eventual ressarcimento.

O Edital de CPE fixa o valor máximo para eventual ressarcimento dos estudos técnicos selecionados. Em conformidade com o disposto no item 7.4, para o eventual ressarcimento serão observadas as estimativas de custos apresentadas pelas empresas autorizadas.

Assim, para fins de estabelecimento do valor para eventual ressarcimento, será considerada a descrição dos itens de custos previstos para a elaboração dos estudos apresentados pela amostra de empresas autorizadas, quando do envio de requerimento de autorização para realização dos estudos, a fim de verificar se o valor para eventual ressarcimento das empresas habilitadas está em condições de mercado, na forma estabelecida pelo item 7.4 do Edital.

Após o ajuste do valor para eventual ressarcimento às condições de mercado, adota-se o seguinte critério para fins de estabelecimento dos valores de ressarcimento para os estudos selecionados:

$$Valor_i = \sum_{A=1}^B \left\{ \left(\sum_{R=1}^4 \left[\left(\sum_{j=1}^N \frac{1}{N} \cdot FE_j \cdot FQ_j \right) \cdot \frac{P_R}{\sum_{R=1}^4 P_R} \right] \right) \cdot P_i \right\}$$

Valor_i = valor apurado para eventual ressarcimento do estudo selecionado para o aeroporto

A = aeroporto estudado;

B = número total de aeroportos que compõem o bloco, conforme objeto de estudo constante no CPE;

R - relatórios a serem apresentados conforme Edital de CPE (estudo de mercado estudos de engenharia e afins; estudos ambientais; avaliação econômico-financeira);

j - análises efetuadas para cada um dos relatórios apresentados (itens do Anexo III);

N - número total de itens de análise aplicáveis para cada relatório conforme Anexo III;

FE_j - fator de atendimento mínimo em relação à análise j no relatório R (ATENDE = 1; NÃO ATENDE= zero), conforme Etapa 2 da seção anterior;

FQ_j - avaliação do fator qualidade em relação à análise j no relatório R, conforme Etapa 3 da seção anterior;

P_R - descrição dos custos previstos relativo ao relatório em questão após o ajuste às condições de mercado, conforme item 7.4 do Edital; e

P_i - valor total de ressarcimento solicitado pela empresa vencedora após o ajuste às condições de mercado, conforme item 7.4 do Edital.

ANEXO III - ANÁLISE DO ATENDIMENTO DOS ITENS CONSTANTES DO ESTUDO EM RELAÇÃO À COMPOSIÇÃO DOS PRODUTOS DETALHADA NO ANEXO I

| Nº | Estudo | Subtópico | Descrição | Etapa 2 | Etapa 3 |
|----|----------------------------|--|--|---------------------|-------------------|
| | | | | Atende minimamente? | Nota de Qualidade |
| 1 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo analisa e considera nas projeções de demanda a inserção do aeroporto na malha de transportes local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes e a sua integração com os serviços do aeroporto, e a delimitação das regiões de influência, levando em conta dados demográficos, socioeconômicos e variáveis regionais. | | |
| 2 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo analisa e considera nas projeções de demanda o histórico de movimentação do aeroporto, considerando, separadamente, e em diferentes níveis de agregação, os dados disponíveis para cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.), assim como suas variações sazonais ou ocorrências de períodos de pico para os diferentes tipos de tráfego. | | |
| 3 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo analisa e considera nas projeções de demanda as dinâmicas competitivas atuais e futuras que o aeroporto deverá enfrentar, em especial os impactos devidos à competição intramodal (entre aeroportos) e intermodal (demais modos de transporte) para os diferentes segmentos, além de análise detalhada do Sistema Multi-Aeroportos do Rio de Janeiro. | | |
| 4 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo analisa e considera nas projeções de demanda como o aeroporto poderá se inserir na malha aérea doméstica e internacional após a concessão (previsão de modelo de negócio de serviços aéreos do aeroporto) para os diferentes segmentos. | | |
| 5 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo apresenta de forma clara as premissas de modelagem utilizadas nas projeções de demanda por segmento, e, em especial, como considera as dinâmicas atuais e futuras do aeroporto (região de influência, aspectos socioeconômicos, histórico de movimentação, competitividade intermodal e intramodal, inserção do aeroporto na malha aérea nacional e internacional, entre outros). | | |
| 6 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo apresenta de forma clara a metodologia adotada para a projeção de demanda do aeroporto por segmento, assim como os aspectos técnicos pertinentes à sua validade e integridade. | | |
| 7 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo apresenta de forma clara as variáveis explicativas consideradas nos modelos de projeção de demanda do aeroporto por segmento, bem como a metodologia adotada para suas projeções, considerando o período sugerido de 30 anos. | | |
| 8 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo apresenta separadamente a projeção de demanda irrestrita para cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.), bem como os resultados agregados ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos. | | |
| 9 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo apresenta de forma clara a projeção de demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento) ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos, assim como a metodologia adotada e os aspectos técnicos pertinentes. | | |
| 10 | Estudo de Mercado | Avaliação da demanda | O estudo avalia a ocorrência de eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos ambientais e de engenharia e afins, compatibiliza as projeções de demanda irrestrita e de hora-pico para os diferentes tipos de tráfego, e apresenta a projeção de demanda restrita para cada segmento e perfil para um período sugerido de 30 (trinta) anos, comparando os resultados com indicadores de aeroportos comparáveis. | | |
| 11 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação das instalações existentes do aeroporto, com descrição e detalhamento dos bens que constituirão a concessão, contemplando avaliação dos sistemas existentes da infraestrutura aeroportuária (terminal de passageiros e de cargas, acesso viário, sistema de pistas e pátios, etc.) com imagens, desenhos esquemáticos, croquis ou demais elementos aplicáveis. | | |
| 12 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação do estado de conservação e do tempo de vida útil estimado para os principais equipamentos do aeroporto (escadas rolantes, elevadores, pontes de embarque), bem como dos sistemas de pistas e de pátios de aeronave. | | |
| 13 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação da situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, contemplando a realização de <i>due diligence</i> imobiliária para levantamento da situação patrimonial do sítio. Apresentação, por meio de desenhos esquemáticos, imagens ou outros elementos aplicáveis, das cercas operacionais e patrimoniais existentes. | | |
| 14 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | O estudo apresenta avaliação do zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto. Apresenta também avaliação do(s) plano(s) de proteção de obstáculos e do plano de zoneamento de ruído do aeroporto. | | |
| 15 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Foram apresentadas as limitações físicas/operacionais existentes e/ou não-conformidades no aeroporto, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o aeroporto. Foram considerados os compromissos de investimentos e/ou regularização de pendências firmados pelo operador aeroportuário atual com órgãos federais, estaduais ou municipais. | | |
| 16 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação da capacidade instalada quanto ao(s) terminal(is) de passageiro(s) e suas estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos). | | |
| 17 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação da capacidade instalada quanto aos sistemas de pistas e de pátios de aeronaves. | | |
| 18 | Estudo de Engenharia afins | Inventário das condições existentes | Avaliação da capacidade instalada dos seguintes sistemas: processamento de carga aérea (terminais de carga), aviação geral, áreas administrativas e manutenção, infraestrutura de apoio às operações e às companhias aéreas, infraestrutura básica (utilidades) e infraestrutura aeronáutica. | | |
| 19 | Estudo de Engenharia afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | O estudo analisa alternativas possíveis para o desenvolvimento do aeroporto, abrangendo o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, bem como os estudos e projetos existentes, apresentando-se a solução considerada mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, sob aspectos de eficiência e maximização do retorno esperado do projeto, em fases de implantação, contemplando uma concepção modular e balanceada. No caso particular do Aeroporto Santos Dumont, o estudo apresenta análise, do ponto de vista operacional e econômico (com estimativas de custos), de alternativas de desenvolvimento para regularizar o acesso à Escola Naval, visando a correção das inconformidades atualmente observadas no sítio aeroportuário perante a regulamentação da ANAC e demais normas vigentes. | | |
| 20 | Estudo de Engenharia afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | É apresentada análise de possíveis restrições de tráfego aéreo e interferências entre as operações do aeroporto e de aeroportos próximos, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada e com as informações do DECEA. | | |
| 21 | Estudo de Engenharia afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | É apresentado anteprojeto de engenharia, demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda, especificando a expansão prevista para cada fase/etapa, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas e evidenciando o atendimento às normatizações da ANAC e, subsidiariamente, normas ABNT relativas a ruídos, ergonomia e conforto, quando existentes, bem como as demais normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia propostas. No caso particular do Aeroporto Santos Dumont, a solução de engenharia proposta para o plano de desenvolvimento considera como uma das alternativas propostas a implantação de EMAS - Engineered materials arresting system em ambas as cabeceiras da Pista. | | |



| | | | | | |
|----|--------------------------------|--|--|--|--|
| 22 | Estudo de Engenharia e afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | O anteprojeto contém elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens e memórias de cálculo, além de investigações e ensaios, quando couber. | | |
| 23 | Estudo de Engenharia e afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | Para fins de dimensionamento do terminal de passageiros, foram considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais, apresentando anteprojeto do terminal de passageiros para cada fase/etapa de implantação da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como são apresentados os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciam a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), quando aplicável. | | |
| 24 | Estudo de Engenharia e afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | São apresentadas investigações e ensaios geotécnicos recentes de modo a caracterizar o solo em áreas de expansão da infraestrutura. | | |
| 25 | Estudo de Engenharia e afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | Se verificada a existência de obras inacabadas ou em execução no sítio aeroportuário, o estudo avalia as condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do aeroporto. Para o Aeroporto do Galeão o estudo deverá apresentar levantamento de indenizações eventualmente devidas ao atual operador em função dos investimentos realizados em bens reversíveis no aeroporto. | | |
| 26 | Estudo de Engenharia e afins | Desenvolvimento do sítio aeroportuário | É apresentado o cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto, incluindo todas as atividades previstas, embasando tecnicamente os prazos apresentados. | | |
| 27 | Estudo de Engenharia e afins | Estimativas de CAPEX | É apresentada a determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais. | | |
| 28 | Estudo de Engenharia e afins | Estimativas de CAPEX | Nas estimativas de CAPEX, os preços unitários estão baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle. | | |
| 29 | Estudo de Engenharia e afins | Estimativas de CAPEX | Nas estimativas de CAPEX, as previsões de custo global dos investimentos são apresentadas para cada fase/etapa de implantação proposta, de acordo com o anteprojeto. | | |
| 30 | Estudo de Engenharia e afins | Estimativas de CAPEX | Se verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária ou de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei n. 7.565, de 1986), o estudo apresenta os custos de desapropriação ou indenização referentes a cada caso. | | |
| 31 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais contemplam uma adequada avaliação do histórico do aeroporto, diagnóstico e análise da regularidade ambiental e conformidade do aeroporto perante os órgãos fiscalizadores (municipais, estaduais e federais), outras autorizações, outorgas e licenças, bem como de processos judiciais e de contratos vigentes sob a temática ambiental. | | |
| 32 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais apresentam diagnóstico detalhado dos riscos, restrições e impactos socioambientais do plano de desenvolvimento do sítio proposto no estudo de engenharia, inclusive avaliação dos impactos no sistema de mobilidade urbana nas áreas diretamente afetadas pela ampliação das atividades aeroportuárias em decorrência do aumento do fluxo de passageiros. São apresentadas estratégias/medidas de mitigação específicas para cada risco identificado. | | |
| 33 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais definem, identificam, analisam os impactos sociais e econômicos e precificam e passivos existentes. | | |
| 34 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais avaliam a adequação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto aos riscos, restrições e impactos socioambientais diagnosticados, bem como quanto às boas práticas nacionais e internacionais de sustentabilidade aplicáveis à gestão socioambiental dos aeroportos. | | |
| 35 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Há descrição dos sistemas/Planos de Gestão socioambientais propostos, com a apresentação de indicadores para avaliação do desempenho socioambiental dos operadores aeroportuários. | | |
| 36 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais realizam adequada análise do uso e ocupação do solo, curvas de ruídos, emissões atmosféricas, cobertura vegetal e fauna no sítio aeroportuário e redondezas do sítio aeroportuário, apresentando ainda, diagnóstico e análise de todos os planos obrigatórios ao aeroporto. | | |
| 37 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais apresentam as diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável. | | |
| 38 | Estudos Ambientais | Relatório de estudos ambientais | Os estudos ambientais definem custo atinente ao licenciamento ambiental, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, soluções e estratégias para viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental. | | |
| 39 | Avaliação Econômico-Financeira | Due-diligence de contratos | O estudo apresenta análise dos contratos operacionais e comerciais vigentes entre o operador aeroportuário atual e outros agentes relacionados ao aeroporto e avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de <i>due diligence</i>), destacando, quando aplicável, a existência de bens que o aeroporto utiliza em suas operações, mas que são de propriedade de terceiros, tais como aqueles decorrentes de contratos de arrendamento ou aluguel. | | |
| 40 | Avaliação Econômico-Financeira | Estimativas de Receitas | O estudo contempla adequadamente previsão de receitas tarifárias, indicando as premissas de modelagem, a metodologia empregada e os aspectos técnicos pertinentes, como adequação ao modelo regulatório ao qual o aeroporto estará submetido. | | |
| 41 | Avaliação Econômico-Financeira | Estimativa de Receitas | O Estudo contempla adequadamente a previsão de receitas não tarifárias, indicando as premissas de modelagem, a metodologia empregada e os aspectos técnicos pertinentes, em especial o <i>due diligence</i> comercial (indicando a eventual assunção de obrigações relacionadas à sub-rogação de contratos ao futuro operador) e a aderência às práticas comerciais resultantes da análise de benchmarking com aeroportos comparáveis. | | |
| 42 | Avaliação Econômico-Financeira | Estimativas de Receitas | O Estudo realiza análise de indicadores relevantes de aeroportos com características similares ao aeroporto estudado e avalia o modelo de negócio proposto para o aeroporto para os diferentes segmentos e fontes de receita, considerando potenciais forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (SWOT). | | |
| 43 | Avaliação Econômico-Financeira | Estimativas de OPEX | Os custos operacionais estão baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros aeroportos semelhantes, nacionais e internacionais, fundamentando sua definição. Encontram-se apresentados em nível de desagregação que permite a compreensão da natureza dos custos necessários à operação do aeroporto, destacando, inclusive, mas não se limitando a, custos de manutenção, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados, compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador. Os custos operacionais consideram ganhos de escala advindos da gestão conjunta dos ativos do Bloco de aeroportos. | | |
| 44 | Avaliação Econômico-Financeira | Avaliação Econômico-Financeira | O relatório de avaliação econômico-financeira contém a modelagem econômico-financeira, apresentada por meio de planilha eletrônica, pelo método de fluxo de caixa descontado, pelo período mínimo de 30 anos, com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua autossustentabilidade, contemplando elementos usualmente adotados no mercado para análise da viabilidade do projeto, como TIR, VPL, taxa de retorno do acionista entre outros. A planilha financeira permite cálculo do valor da outorga necessário a que o Valor Presente Líquido do projeto se torne zero. | | |
| 45 | Avaliação Econômico-Financeira | Avaliação Econômico-Financeira | O relatório de avaliação econômico-financeira considera os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, dos custos ambientais, dos investimentos, dos impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, <i>due diligence</i> e outros. | | |
| 46 | Avaliação Econômico-Financeira | Avaliação Econômico-Financeira | A modelagem econômico-financeira apresenta e utiliza premissas macroeconômicas e tributárias coerentes com o desenvolvimento proposto, bem como de eventuais benefícios fiscais afetos ao empreendimento. | | |
| 47 | Avaliação Econômico-Financeira | Avaliação Econômico-Financeira | A modelagem econômico-financeira apresenta e utiliza corretamente premissas contábeis e de amortização e depreciação, conforme a legislação vigente, e melhores práticas contábeis e de modelagem econômica e financeira | | |
| 48 | Avaliação Econômico-Financeira | Avaliação Econômico-Financeira | A modelagem econômico-financeira apresenta e utiliza premissas e parâmetros adequados e atuais para a estrutura de financiamento do projeto. | | |

EXTRATO DE RESCISÃO

ESPÉCIE: Termo de rescisão unilateral. Objeto: rescisão unilateral do Termo de Convênio nº 54/2014, de 24 de julho de 2014, celebrado entre a União, à época representada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, e o Estado do Acre, para a exploração do Aeródromo de Porto Walter (sem código ICAO), localizado no Município de Porto Walter - AC. PROCESSO: 00055.000412/2014-18. Fundamento: Subcláusula 13.6, da Cláusula Décima Terceira, do Convênio nº 54/2014. DATA DA ASSINATURA: 12/04/2022. SIGNATÁRIO: Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EXTRATO DE CONTRATO

Processo nº 50000.026065/2019-71. Contrato de Arrendamento n.º 04/2022-MINFRA, que entre si celebram a União por intermédio do Ministério da Infraestrutura, CNPJ: n.º 37.115.342/0001-67, e a empresa TRANSPETRO BEL 09 S.A., CNPJ: n.º 35.348.568/0001-82, com a intervenção da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, CNPJ: n.º 04.903.587/0001-08, e da Companhia Docas do Pará, CNPJ: n.º 04.933.552/0001-03. Do Objeto: Arrendamento de área portuária localizada no Porto Organizado de Belém, Estado do Pará, para realização de atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária de forma adequada nos termos do referido contrato. Data da Assinatura: 12 de abril de 2022. Da Vigência: 20 (vinte) anos, contados da data de assunção nos termos e condições previstos no contrato. Assinam: Pelo Ministério da Infraestrutura, o Secretário Diogo Piloni e Silva; pela empresa TRANSPETRO BEL 09 S.A, seu representante William França da Silva; pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, seu Diretor-Geral, Eduardo Nery Machado Filho; e pela Companhia Docas do Pará, o Diretor-Presidente, Eduardo Henrique Pinto Bezerra.

