



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo nº 00058.019408/2019-16

**CONTRATO DE CONCESSÃO PARA
AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E
EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS
INTEGRANTES DO BLOCO
CENTRO-OESTE**

PREÂMBULO

Pelo presente instrumento, os abaixo assinados, de um lado como Poder Concedente, a **Agência Nacional de Aviação Civil**, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, neste ato representada na forma de seu Regimento Interno e de outro a **SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S/A**, com sede na Av. Governador João Ponce de Arruda s/n (Lot. Jd. Aeroporto), Sala A, Aeroporto – Centro-Sul, CEP: 78125-152, Várzea Grande, MT, inscrita no CNPJ sob o nº 34.331.544/0001-58, representada na forma de seus atos constitutivos pelos Srs. Marco Antônio Migliorini, brasileiro, casado, engenheiro, portador da Carteira de Identidade nº M 6525687, expedida pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, inscrito no CPF/MF sob o nº 007.276.576-31 e Augusto Ricardo Von Ellenrieder, brasileiro, casado, engenheiro civil, portador da Carteira de Identidade nº 9.797.498, expedida pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, inscrito no CPF/MF nº 157.765.238-00, ambos com endereço na Rua Bela Cintra 1149, 8º andar, Consolação, CEP: 01.415-907, São Paulo, SP (doravante designada **Concessionária**), com a interveniência da **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero**, com sede no Distrito Federal, Brasil, inscrita no CNPJ sob o nº 00.352.294/0001-10, representada na forma de seus atos constitutivos pelo Sr. Hélio Paes de Barros Júnior, brasileiro, casado, militar, portador da Carteira de Identidade nº 220604, expedida pelo Ministério da Defesa, inscrito no CPF/MF sob o nº 715.475.768-04, com endereço na Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, lote 5, 3º andar, Edifício Sede, CEP: 71608-050, Brasília, DF (doravante designada **Infraero**), e, ainda, do **Estado do Mato Grosso**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ sob o nº 03.507.415/0001-44, por intermédio da **Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso**, com sede na Avenida Hélio Hermínio Ribeiro Torquato da Silva, s/n, Centro Político Administrativo, CEP 78.048-250, Cuiabá, MT, inscrita no CNPJ sob o nº 03.507.415/0022-79 e representada na forma de seu Regimento Interno pelo Sr. Marcelo de Oliveira e Silva, brasileiro, casado, arquiteto, portador da Carteira de Identidade nº 007317, expedida pela Secretaria de Segurança Pública do Mato Grosso, inscrito no CPF/MF sob o nº 161.913.661-91, com endereço na Avenida Hélio Hermínio Ribeiro Torquato da Silva,

s/n, Centro Político Administrativo, CEP 78.048-250, Cuiabá, MT, têm entre si justo e firmado o presente Contrato, para realização do objeto a seguir indicado, que se regerá pelas cláusulas e condições aqui previstas e pela legislação e normas regulamentares aplicáveis.

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Seção I - Das Definições

1.1. Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

1.1.1. **Adjudicatária:** Proponente (ou Licitante) vencedora do processo licitatório;

1.1.2. **Aeroporto:** Aeroportos cuja ampliação, exploração e manutenção constituem objeto do presente contrato;

1.1.3. **ANAC:** Agência Nacional de Aviação Civil, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, criada pela Lei Federal nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005;

1.1.4. **Anexo Fluxo de Caixa Marginal:** Anexo que dispõe sobre a metodologia de cálculo a ser utilizada na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, por meio da Revisão Extraordinária;

1.1.5. **Anexos:** documentos citados no Contrato, incorporados no final deste e nomeados conforme suas denominações;

1.1.6. **Ano-calendário:** período de tempo composto por 12 meses, tendo, necessariamente, início em 1º de janeiro e término no dia 31 de dezembro;

1.1.7. **Anteprojeto:** representação técnica da opção adotada a partir do estudo de viabilidade e estudos preliminares, apresentada em desenhos sumários, em número e escala suficientes para a perfeita compreensão da obra planejada, contemplando ainda: especificações técnicas e memorial descritivo definindo padrão mínimo aceito, memorial de cálculo que comprove o atendimento aos requisitos mínimos do contrato, e cronograma físico preliminar;

1.1.8. **Bens da Concessão:** todos os bens existentes no Complexo Aeroportuário, tenham eles sido transferidos pelo Poder Público à Concessionária ou adquiridos, construídos, arrendados ou locados pela Concessionária ao longo do Prazo da Concessão, excluídos os itens de estoque;

1.1.9. **Bens Reversíveis:** Bens da Concessão que serão revertidos ao Poder Público por ocasião da extinção do Contrato;

1.1.10. **Bloco de Aeroportos:** Grupos de Aeroportos cuja ampliação, exploração e manutenção constitui objeto do presente contrato, assim especificados:

1.1.10.1. Bloco Centro-Oeste:

1.1.10.1.1. Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon;

1.1.10.1.2. Aeroporto de Rondonópolis;

1.1.10.1.3. Aeroporto de Alta Floresta;

1.1.10.1.4. Aeroporto de Sinop - Presidente João Figueiredo.

1.1.11. **Coligadas:** sociedades submetidas à influência significativa de outra sociedade. Há influência significativa quando se detém ou se exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional da investida, sem controlá-la. É presumida influência significativa quando houver a titularidade de 20% (vinte por cento) ou mais do capital votante da investida, sem controlá-la;

1.1.12. **COMAER:** Comando da Aeronáutica, órgão integrante da Estrutura Regimental do Ministério da Defesa e subordinado diretamente ao Ministro de Estado da Defesa;

1.1.13. **Complexo Aeroportuário:** a área da Concessão, caracterizada pelo sítio aeroportuário descrito no Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e para exploração econômica relacionadas à Concessão;

1.1.14. **Concessão:** forma de delegação regulamentada pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que tem por objeto a prestação de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco de Aeroportos;

1.1.15. **Concessionária:** Sociedade de Propósito Específico responsável pela execução do Contrato, constituída na forma de sociedade por ações pela Adjudicatária, de acordo com leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, na forma deste Contrato de Concessão;

1.1.16. **Contrato:** o Contrato de Concessão celebrado entre o Poder Concedente e a Concessionária, incluindo os seus Anexos;

1.1.17. **Contribuição ao Sistema:** valor total pago pela Concessionária ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, constituído pela Contribuição Inicial e pela Contribuição Variável (ônus da Concessão), nos termos do Contrato;

1.1.18. **Contribuição Inicial:** montante inicial a ser pago pela Concessionária em decorrência da oferta realizada no Leilão;

1.1.19. **Contribuição Variável:** montante a ser pago anualmente pela Concessionária, resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais;

1.1.20. **Controlada:** sociedade na qual a Controladora, diretamente ou por meio de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade; e usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade;

1.1.21. **Controladora:** a pessoa física ou jurídica que:

- i. é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia-geral ou reunião de sócios e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade; e
- ii. usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade;

1.1.22. **Controle da Concessionária:** titularidade de pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais uma das ações representativas do capital social votante da Concessionária ou outro critério que venha a ser objeto de norma da ANAC;

1.1.23. **DECEA:** Departamento de Controle do Espaço Aéreo, órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), subordinado ao Ministério da Defesa e ao COMAER;

1.1.24. **Data de Eficácia:** data em que forem implementadas as condições suspensivas da eficácia do Contrato e em que se dará início ao prazo de vigência do Contrato;

1.1.25. **Empresas Aéreas:** pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras devidamente autorizadas a executar transporte aéreo, regular ou não regular, de pessoas e/ou cargas e malotes postais com fins lucrativos;

1.1.26. **Fator Q:** fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos IQS selecionados, que poderá ser aplicado nos Reajustes;

1.1.27. **Fator X:** fator de produtividade, que poderá ser aplicado nos Reajustes, com o objetivo de compartilhar as variações de produtividade e eficiência com os usuários;

1.1.28. **Financiadores:** instituições financeiras responsáveis pelos financiamentos à

Concessionária para a realização dos investimentos previstos no PEA;

1.1.29. **FNAC:** Fundo Nacional de Aviação Civil, de natureza contábil, criado pela Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil, vinculado ao Ministério da Infraestrutura;

1.1.30. **Garantia de Execução Contratual:** Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato prestada pela Concessionária, e que poderá ser executada pela ANAC, nas hipóteses previstas no Contrato;

1.1.31. **Gatilho de Investimento:** evento indicado no PGI em que a Demanda Prevista, em termos movimentação de aeronaves e/ou de passageiros na Hora Pico, ensejará a obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos necessários para manter, durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, o nível de serviço estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, e o balanceamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária;

1.1.32. **Infraero:** Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, empresa pública federal cuja criação foi autorizada pela Lei Federal n. 5.862, de 12 de dezembro de 1972;

1.1.33. **IQS:** Indicadores de Qualidade de Serviço descritos no PEA e utilizados para avaliar periodicamente a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária;

1.1.34. **IPCA:** Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE);

1.1.35. **Ordem de Serviço da Fase I:** documento emitido pela ANAC como condição para a Data de Eficácia do Contrato e para as demais obrigações do Contrato;

1.1.36. **Partes Relacionadas:** com relação à Concessionária, qualquer pessoa Controladora, Coligada e respectivas Controladas, bem como aquelas assim consideradas pelas Normas Contábeis em vigor;

1.1.37. **PEA:** Plano de Exploração Aeroportuária, Anexo 02 ao Contrato, que detalha o objeto da concessão e determina as obrigações e condições de exploração do Aeroporto pela Concessionária;

1.1.38. **PGI:** Plano de Gestão da Infraestrutura, contendo os demais planos de entrega obrigatória pela Concessionária;

1.1.39. **Poder Concedente:** a União Federal, representada pela ANAC, nos termos do art. 8º, XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

1.1.40. **Projeto Básico:** conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da contratação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução. Inclui: desenhos, especificações, memoriais, orçamento físico e físico-financeiro, instrumentos de gestão da obra, com grau de detalhamento suficiente para definição de pacotes de trabalho (preponderantes para definição clara de prazos e custos);

1.1.41. **Reajuste:** atualização anual do Teto Tarifário e da Receita Teto realizada pela ANAC, com base na inflação acumulada no período e, quando aplicável, no Fator X e no Fator Q vigentes;

1.1.42. **Receitas Não Tarifárias:** receitas alternativas, complementares ou acessórias, obtidas pela Concessionária em decorrência de atividades econômicas realizadas no Complexo Aeroportuário e que não sejam remuneradas por tarifas;

1.1.43. **Receitas Tarifárias:** receitas decorrentes do pagamento das tarifas aeroportuárias, conforme detalhado no Anexo 4 - Tarifas;

1.1.44. **Remuneração:** Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias auferidas pela Concessionária em virtude da exploração do objeto da Concessão, conforme previsto no PEA;

1.1.45. **Revisão dos Parâmetros da Concessão:** revisão quinquenal com o objetivo de

permitir a determinação dos IQS e da metodologia de cálculo dos Fatores X e Q a serem aplicados nos reajustes de receita teto até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão, e a determinação da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal também até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão;

1.1.46. **Revisão Extraordinária:** procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude da ocorrência de eventos relacionados com riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente;

1.1.47. **Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo:** serviços prestados para apoio ao transporte aéreo, conforme normas da ANAC;

1.1.48. **Tarifa:** remuneração pela prestação dos serviços aeroportuários, nos termos do Anexo 4 – Tarifas;

1.1.49. **Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal (ou Taxa de Desconto):** taxa à qual os fluxos de dispêndios e receitas marginais são descontados no Fluxo de Caixa Marginal, conforme previsto no Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal;

1.1.50. **TFAC:** Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, instituída pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

1.1.51. **Usuários:** todas as pessoas físicas ou jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pela Concessionária, ou por terceiro por ela indicado, no Complexo Aeroportuário.

Seção II - Da Legislação Aplicável

1.2. O Contrato será regido e interpretado de acordo com o ordenamento jurídico vigente na República Federativa do Brasil.

1.3. A Concessão será regida pelo Contrato e pelas Leis Federais nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 8.666, de 21 de junho de 1993, subsidiariamente, nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, nº 12.462, de 05 de agosto de 2011, sem prejuízo de outras normas regulamentares aplicáveis, notadamente as editadas pela ANAC e pelo COMAER.

Seção III - Das Disposições Gerais

1.4. Todas as comunicações recíprocas, relativas ao Contrato, serão consideradas como efetuadas, ao serem acessadas por meio de sistema eletrônico de controle de processos adotado pela ANAC ou se entregues por correspondência com Aviso de Recebimento (AR), ou por portador, com protocolo de recebimento, exceto quando o contrato expressamente dispuser de forma diversa. Em qualquer dos casos, deverá sempre constar o número do Contrato, o assunto e o nome do remetente.

1.4.1. Os documentos produzidos de forma eletrônica deverão ser assinados digitalmente por seu representante, como garantia da origem e de seu signatário.

1.4.2. O teor e a integridade dos documentos enviados digitalmente são de responsabilidade do usuário externo, que responderá nos termos da legislação civil, penal e administrativa por eventuais adulterações ou fraudes.

1.4.3. A ANAC poderá exigir, a seu critério, até que decaia seu direito de rever os atos praticados no processo, a exibição dos documentos originais.

1.4.4. Se constatada a indisponibilidade ou instabilidade do sistema eletrônico de protocolo de documentos vinculado ao sistema eletrônico de controle de processos, deverá ser utilizado o protocolo físico de documentos e comunicações para cumprimento dos prazos contratuais.

1.4.5. Eventual erro de transmissão ou recepção de dados não imputáveis às falhas do sistema eletrônico de controle de processos ou de sistema integrado não servirão de escusa para o descumprimento de obrigações e prazos.

1.5. A Concessionária deverá, no prazo de 15 (quinze) dias da assinatura do Contrato, apresentar, por escrito, os nomes, correspondentes cargos e contatos dos respectivos empregados ou representantes designados para serem responsáveis pela gestão do Contrato, aos cuidados dos quais deverão ser dirigidas as correspondências aqui previstas.

1.5.1. Qualquer alteração nos nomes e correspondentes cargos dos respectivos empregados ou representantes designados para serem responsáveis pela gestão do Contrato deverá ser comunicada ao Poder Concedente em até 5 (cinco) dias após a alteração.

1.6. No caso de extinção de qualquer dos índices econômicos indicados neste Contrato e seus Anexos, os mesmos serão alterados pelos índices oficiais substitutos ou, na ausência desses, por outros indicados pela ANAC.

1.7. Para fins de cumprimento das cláusulas constantes neste Contrato e seus Anexos, serão consideradas as informações contábeis previstas no item 3.1.39, referente à Concessionária e, se for o caso, suas subsidiárias integrais.

Seção IV - Dos anexos

1.8. Integram o presente Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os seguintes Anexos:

- 1.8.1. Anexo 1 – Termo de Compromisso sobre as Obrigações do Grupo Controlador
- 1.8.2. Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)
- 1.8.3. Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa
- 1.8.4. Anexo 4 – Tarifas
- 1.8.5. Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal
- 1.8.6. Anexo 6 – Modelos e Condições Mínimas para Garantia Contratual
- 1.8.7. Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional (PTO)

CAPÍTULO II - DO OBJETO

2.1. O objeto do presente contrato é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco Centro-Oeste, a serem implementadas em fases:

- 2.1.1. Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária;
- 2.1.2. Fase I-B – fase de ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA;
- 2.1.3. Fase II – demais fases de ampliação, manutenção, exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no PEA, de acordo com o disciplinado na Seção V - Subseção IV- Da Fase II.

2.2. Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, conforme detalhado no PEA.

Seção I - Da Área

2.3. Os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do presente Contrato.

- 2.3.1. As áreas desapropriadas após a celebração do presente Contrato serão incorporadas

ao Capítulo 4 do Plano de Exploração Aeroportuária – Complexo Aeroportuário, observado o disposto nos itens 3.1.37. e 3.2.12.

2.4. Eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária.

2.5. Será de integral responsabilidade da Concessionária a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários.

Seção II - Do Prazo de Vigência

2.6. A vigência do Contrato será pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado a partir da Data de Eficácia.

2.7. O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.

2.8. Para todos os efeitos do presente Contrato, a Data de Eficácia é aquela em que estiverem implementadas as seguintes condições suspensivas:

2.8.1. publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União;

2.8.2. ciência pela Concessionária da emissão da Ordem de Serviço da Fase I pela ANAC, a ser expedida em até 30 dias a contar da publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União.

2.8.2.1. Constituem requisitos para emissão da Ordem de Serviço da Fase I a apresentação pela Concessionária dos seguintes documentos:

- i. Comprovação da contratação dos seguros previstos na Subseção X do Capítulo III;
- ii. Comprovante de recolhimento da Contribuição Inicial ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

Seção III - Do Valor do Contrato

2.9. O valor do Contrato, correspondente ao valor presente das Receitas Tarifárias e Não-Tarifárias estimadas para todo o prazo da concessão, é de R\$ 1.433.033.410,36 (um bilhão, quatrocentos e trinta e três milhões, trinta e três mil, quatrocentos e dez reais e trinta e seis centavos).

2.10. O valor do Contrato tem efeito meramente indicativo, não podendo ser utilizado por nenhuma das Partes para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Seção IV - Da Contribuição ao Sistema

2.11. A Concessionária se obriga a pagar à União, mediante depósito no FNAC, a Contribuição Inicial e a Contribuição Variável, conforme os valores, percentuais e condições indicadas abaixo.

2.12. A Contribuição Inicial, decorrente da oferta realizada no Leilão, corresponde a R\$ 40.000.000,00 (Quarenta milhões de reais).

2.13. A Contribuição Inicial deverá ser paga pela Concessionária na data da assinatura do Contrato.

2.14. O valor da Contribuição Inicial será reajustado até a data de pagamento prevista no item 2.13, conforme a seguinte fórmula:

$$O_1 = O_0 \times (IPCA_1/IPC A_0)$$

Onde:

O_1 é o valor reajustado da Contribuição Inicial;

O_0 é o valor da Contribuição Inicial a preços correntes do dia de realização da Sessão Pública do Leilão;

$IPCA_1$ corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês anterior ao do pagamento da Contribuição Inicial; e

$IPC A_0$ corresponde ao IPCA referente ao mês de realização da Sessão Pública do Leilão (divulgado pelo IBGE no mês seguinte ao de realização da Sessão Pública do Leilão).

2.15. O pagamento da Contribuição Variável se dará no momento da apresentação dos demonstrativos contábeis de que trata o item 3.1.40.2.

2.16. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, auferida no ano anterior ao do pagamento.

2.16.1. Para fins do presente item, será considerada receita bruta qualquer receita auferida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do presente Contrato.

2.16.2. O cálculo da Contribuição Variável será feito pela Concessionária, com base nos levantamentos contábeis do período, conforme disposto no item 3.1.40.2.

2.16.3. O Poder Concedente poderá discordar dos valores indicados ou pagos pela Concessionária e solicitar sua correção e complementação, garantido à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa.

2.16.4. Ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos poderá se dar por meio da execução de garantia, ou por cobrança específica.

2.16.5. O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria, contratada na forma do 3.1.42, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.

2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:

Período	Alíquota
Da data de eficácia do contrato até o quarto ano-calendário completo	Zero
Quinto ano	0,04%
Sexto ano	0,07%
Sétimo ano	0,11%
Oitavo ano	0,15%
Até o final da concessão	0,19%

2.18. O Ministério da Infraestrutura indicará o procedimento a ser observado para a efetivação do pagamento das Contribuições Inicial e Variável.

2.19. Caso a Concessionária não pague a Contribuição Variável na data de vencimento incorrerá em multa moratória de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) do valor devido por dia de atraso, limitado a 20% (vinte por cento), acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), aplicáveis até o recebimento integral do valor devido.

2.19.1. Verificado o não pagamento na data de vencimento, a ANAC adotará as medidas necessárias para a execução da Garantia de Execução do Contrato, sem prejuízo de outras medidas previstas no Contrato.

2.19.2. O eventual saldo remanescente entre o valor recebido da execução da garantia e a obrigação devida deverá ser pago pela concessionária, observados os juros moratórios estabelecidos no item 2.19.

2.19.3. A taxa SELIC a ser utilizada é calculada de forma diária, a juros simples com capitalização anual, em dias úteis, usando-se como base para cálculo a taxa anual divulgada no dia útil imediatamente anterior.

2.19.4. Eventuais pagamentos parciais serão utilizados para amortizar a multa moratória, os juros moratórios e a obrigação principal, nessa ordem.

Seção V - Das Fases de Realização do Objeto

Subseção I - Da Fase I-A

2.20. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.8 deste Contrato, terá início a Fase I-A, que contempla o procedimento de transferência das operações do Aeroporto, mediante os estágios abaixo previstos, observadas as especificações constantes do Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional.

2.20.1. Até a transferência das operações para a Concessionária, com o final do Estágio 2, o operador aeroportuário anterior é responsável pela guarda dos bens do aeroporto.

2.21. O Estágio 1 consiste na apresentação do Plano de Transferência Operacional – PTO. A Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato, o Plano de Transferência Operacional para a assunção de todas as atividades relacionadas a cada Aeroporto, contendo todas as informações exigidas no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional, o qual será analisado pela ANAC em até 40 (quarenta) dias. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano. Neste Estágio os prepostos da Concessionária já podem ter livre acesso a todas as instalações dos Aeroportos, observadas as normas de segurança em vigor.

2.22. Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC, terá início o Estágio 2, conforme detalhado no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir o Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto.

2.22.1. O Estágio 2 da transferência do Aeroporto terá duração mínima de:

2.22.1.1. 45 (quarenta e cinco) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax/ano; e

2.22.1.2. 15 (quinze) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros menor que 1 mi/pax/ano.

2.22.2. Durante todo o Estágio 2 caberá ao Operador Aeroportuário continuar a executar suas atividades, sendo acompanhada pelos prepostos da Concessionária.

2.22.3. As despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 2 da transferência, serão de responsabilidade do Operador Aeroportuário, ressalvadas as despesas da Concessionária referentes às obrigações contidas no item 2.22.

2.22.4. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos.

2.22.5. A partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2 os valores devidos em decorrência dos referidos contratos deverão ser pagos à Concessionária.

2.22.6. Caberá ao Operador Aeroportuário notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.

2.22.7. Durante o Estágio 2 da Fase I-A, os empregados do Operador Aeroportuário alocados no Aeroporto continuarão na condição de contratados do respectivo Operador, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados. O Operador deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto

à Concessionária.

2.22.8. A Concessionária poderá adquirir do Operador Aeroportuário os itens de estoque, por exemplo, materiais de consumo e peças de reposição, ficando este impedido de retirá-los do sítio aeroportuário até o final do Estágio 2.

2.22.9. O Estágio 2 será considerado concluído quando satisfeitas as seguintes condições:

2.22.9.1. após o decurso de tempo mínimo previsto no item 2.22.1;

2.22.9.2. obtenção de declaração ou manifestação da ANAC informando sobre o recebimento do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) com todos os itens previstos necessários à sua composição nos termos da regulamentação vigente, para fins de aprovação preliminar de conformidade do PSA nos termos do item 5.1.13.2 do Anexo 7;

2.22.9.3. obtenção do Certificado Operacional Provisório pela Concessionária; observadas as condicionantes expostas em 3.10.1 e 5.1.6.1 a 5.1.6.4 do Anexo 7.

2.22.10. Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20.

2.22.10.1. A partir da Data de Eficácia, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.

2.22.11. Após a data de eficácia, a Concessionária deverá verificar, em conjunto com o Operador Aeroportuário, se os bens listados no Anexo 24 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.1. A Concessionária deverá enviar à ANAC, em até 60 (sessenta) dias da Data de Eficácia, ou até o final do estágio 2 da Fase I-A, o que ocorrer primeiro, relatório de verificação atestando que os bens listados no Anexo 24 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.2. Eventuais alterações na situação relatada no relatório de verificação do item 2.22.11.1 deverão ser informadas à ANAC em até 7 (sete) dias após o final do estágio 2.

2.23. Eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou ao Operador Aeroportuário, quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre Concessionária e o Operador Aeroportuário, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da apresentação dos documentos comprobatórios.

Subseção II - Da Fase I-B

2.24. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.8 deste Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço.

2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos com movimento igual ou superior a cinco milhões de passageiros/ano e facultativamente para os demais, em até 180 (cento e oitenta) dias da eficácia do contrato, deverá apresentar o Anteprojeto dos investimentos de ampliação e adequação das instalações do lado terra do Aeroporto para análise da ANAC, bem como o cronograma de realização de todos os investimentos, incluindo os prazos para a realização de testes operacionais, a serem realizados dentro do prazo da Fase I-B:

2.25.1. O Anteprojeto para os investimentos de ampliação e adequação das instalações do Aeroporto deve ser compatível com as ações previstas para o Complexo Aeroportuário no PGI.

2.25.2. Ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4, demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas.

2.25.3. A Concessionária deverá apresentar justificativas para as contribuições não aceitas,

podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais.

2.25.4. A ANAC poderá levar em consideração as contribuições das empresas aéreas na análise do Anteprojeto.

2.25.5. O Anteprojeto deverá ser elaborado de acordo com o PEA, devendo conter os elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado, para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, permitindo a avaliação do método aplicado e do prazo de realização do investimento.

2.25.6. No prazo de 30 (trinta) dias do recebimento a ANAC fará a análise do Anteprojeto. A não objeção ao Anteprojeto pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual 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 Capítulo V, Seção I, deste Contrato.

2.25.7. A fim de instruir o processo de análise do anteprojeto, a ANAC poderá solicitar à Concessionária o desenvolvimento de modelo de simulação computacional específico para o(s) sistema(s) aeroportuário(s) em análise ou para parte deste(s) sistema(s).

2.25.8. Se solicitado, a Concessionária deverá apresentar o relatório da simulação computacional realizada por meio de software dedicado, de modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e a previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

2.25.9. A Concessionária deverá submeter à análise da ANAC, até 90 (noventa) dias antes da data pretendida para operação ou para o final do prazo da Fase I-B, todas as alterações do Anteprojeto, quando aplicável.

2.25.10. Caso seja necessária a revisão do Anteprojeto, a Concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para rerepresentá-lo, com as adequações necessárias.

2.25.11. Eventual não objeção ao anteprojeto não supre o atendimento a legislação vigente, nem a exigência de outras entidades da administração pública tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos.

2.25.12. Outros efeitos derivados da implementação do anteprojeto no qual a Concessionária obteve previamente a não objeção por parte da ANAC, como por exemplo, os relacionados a estimativas incorretas, falhas de projeto, despesas e obrigações adicionais para atendimento dos investimentos obrigatórios, dos parâmetros mínimos de dimensionamento, e da qualidade na prestação do serviço, bem como quaisquer outros riscos, deveres ou obrigações a Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão, são de sua inteira responsabilidade.

2.25.13. No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação de cada nova infraestrutura, a Concessionária deverá entregar as plantas das novas instalações conforme construídas, assim como o memorial descritivo, para a ANAC.

2.26. A Fase I-B terá a duração máxima prevista no PEA, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

Subseção III - Da Fase II

2.27. Após o término da Fase I-B do Contrato, terá início a Fase II, em que a Concessionária deverá cumprir integralmente a obrigação de manter o nível de serviço estabelecido no PEA.

2.28. A cada evento de Gatilho de Investimento a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início das intervenções, o Anteprojeto dos investimentos previstos no PGI vigente necessários para manter durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão o nível de serviço estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, e o balanceamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária.

- 2.28.1. Conforme o tipo e nível da intervenção a ser realizada a ANAC poderá dispensar a apresentação do Anteprojeto exigindo apenas informações simplificadas.
- 2.29. As disposições constantes dos itens 2.25.2 a 2.25.13 se aplicam, observado o item 2.30, a todos os eventos de Gatilho de Investimento, assim como a necessidade de apresentar o cronograma de realização dos investimentos.
- 2.30. Durante a Fase II, o Aeroporto deverá operar conforme o disposto no Contrato, nos seus anexos, na legislação e nas normas aplicáveis.

CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES

Seção I - Da Concessionária

- 3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão:

Subseção I – Dos Deveres Gerais

- 3.1.1. cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo;
- 3.1.2. atender às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;
- 3.1.3. cumprir determinações legais quanto à legislação trabalhista, previdenciária, de segurança e medicina do trabalho, concernentes aos seus empregados e terceirizados;
- 3.1.4. manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;
- 3.1.5. manter para todas as atividades relacionadas à execução de serviços de engenharia e arquitetura, a regularidade perante seus respectivos Conselhos Profissionais, inclusive para os terceiros contratados;
- 3.1.6. manter, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, às suas expensas, os bens necessários à prestação dos Serviços que integram a Concessão, durante a vigência do Contrato;
- 3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres;
- 3.1.7.1. A partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária.
- 3.1.7.2. Não serão sub-rogados os contratos celebrados pelo Operador Aeroportuário em desacordo com o presente Contrato de Concessão, especialmente o item 3.1.7.1, ou com a Portaria MTPA nº 143, de 06 de abril de 2017.
- 3.1.8. aderir às campanhas educativas, informativas, operacionais e outras, limitadas aos equipamentos operados e áreas vinculadas à Concessão, em consonância e de acordo com as diretrizes da ANAC e do COMAER;

Subseção II – Da Prestação dos Serviços

- 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6.º da Lei federal nº 8.987/95, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e

não se limitando, a todos os investimentos em futuras expansões, necessários para a manutenção dos níveis de serviço, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo;

3.1.10. executar serviços e programas de gestão, bem como fornecer treinamento a seus empregados, com vistas à melhoria dos serviços e à comodidade dos usuários com o objetivo de atendimento do PEA;

3.1.11. atender e fazer atender, de forma adequada, o público em geral e os Usuários, em particular;

3.1.12. manter um sistema de atendimento físico e eletrônico ao Usuário e uma ouvidoria para apurar reclamações relativas à execução do Contrato de Concessão;

3.1.13. executar todos os serviços, controles e atividades relativos ao Contrato, com zelo e diligência, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas;

3.1.14. elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência que envolvam os usuários do Aeroporto, observando-se todos os normativos pertinentes ao setor, mantendo disponíveis, para tanto, recursos humanos e os materiais necessários;

Subseção III – Das Atividades Operacionais

3.1.15. obter a prévia aprovação da ANAC para os projetos, planos e programas relativos à ampliação e operação dos Aeroportos, na forma do contrato e da regulamentação;

3.1.16. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal, devendo:

3.1.16.1. observar as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária;

3.1.16.2. cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;

3.1.17. considerar no planejamento e realização de suas operações a integração de cada Aeroporto com o sistema aeroportuário brasileiro, em caso de emergência, contingência, indisponibilidade ou inviabilidade da operação por qualquer motivação ou fato gerador;

3.1.18. coordenar-se com os órgãos de controle do espaço aéreo para garantir a capacidade do sistema de pistas necessária às suas operações;

3.1.19. informar previamente aos Usuários sobre o cronograma das obras a serem realizadas no Complexo Aeroportuário, a fim de assegurar a previsibilidade sobre o funcionamento da infraestrutura;

3.1.20. efetuar consulta prévia ao DECEA sempre que pretender realizar alteração na infraestrutura aeroportuária que possa afetar as atividades de controle do espaço aéreo;

3.1.21. efetuar consulta prévia ao COMAER sempre que pretender utilizar as áreas definidas como especiais, em que se encontram instalados os Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA), radares e demais equipamentos de auxílios à navegação aérea;

3.1.22. autorizar o acesso de servidores, ou agentes terceirizados de órgãos públicos, responsáveis por atividades nas áreas do sítio aeroportuário, observada a regulamentação vigente;

Subseção IV – Das Informações

3.1.23. prestar informações e esclarecimentos requisitados pela ANAC, garantindo-lhe o acesso, a qualquer tempo, a todas as dependências dos Aeroportos;

3.1.24. informar à população e aos Usuários em geral, sempre que houver alteração das

- Tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência;
- 3.1.25. disponibilizar e manter atualizadas, de forma acessível, em seu sítio eletrônico, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral, as tabelas vigentes com os valores tarifários adotados;
- 3.1.26. apresentar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial, todas as informações previstas no Anexo 2 - PEA e no Anexo 4 - Tarifas relativas a dados estatísticos de tráfego de aeronaves, passageiros e cargas processados no período, os valores arrecadados com as tarifas aeroportuárias, bem como memórias de cálculo de valores devidos ao FNAC;
- 3.1.27. dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial, todas as informações previstas no Anexo 2 - PEA e no Anexo 4 - Tarifas, relativas a dados estatísticos de tráfego de aeronaves, passageiros e cargas processados no período, bem como os valores arrecadados com as tarifas aeroportuárias, assegurando à ANAC o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados;
- 3.1.28. manter a ANAC informada sobre toda e qualquer ocorrência em desconformidade com a operação adequada do Aeroporto, assim considerado o não atendimento ao estabelecido no PEA ou eventual descumprimento de norma legal ou regulamentar do setor;
- 3.1.29. reportar por escrito à ANAC, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, ocorrências ou acidentes que afetem a segurança ou que comprometam a prestação adequada do serviço do Aeroporto, independentemente de comunicação verbal, que deve ser imediata;
- 3.1.30. disponibilizar à ANAC todos e quaisquer documentos e informações pertinentes à Concessão, inclusive contratos e acordos de qualquer natureza firmados com terceiros, facultando a fiscalização e a realização de auditorias;
- 3.1.31. dar conhecimento à ANAC das condições do financiamento e dos instrumentos jurídicos que assegurem a execução do objeto da Concessão, nos prazos estabelecidos pela ANAC;

Subseção V – Dos Investimentos

- 3.1.32. executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos termos do PEA, observando, ainda, os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos;
- 3.1.33. dispor de todos os materiais, equipamentos, acessórios e recursos humanos necessários à perfeita operação dos serviços concedidos;
- 3.1.34. apresentar à ANAC os documentos descritos no PEA, a fim de detalhar o plano de investimentos e/ou de ações operacionais necessários à manutenção do nível de serviço;
- 3.1.35. realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do Aeroporto com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no PEA;
- 3.1.36. submeter à análise da ANAC, na forma do contrato, os investimentos a serem realizados para a operação das novas instalações do Aeroporto;
- 3.1.37. promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95;

Subseção VI – Da Governança Corporativa

- 3.1.38. observar padrões de governança corporativa, bem como os padrões de contabilidade regulatória definidos em regulamentação específica e adotar contabilidade e demonstrações

financeiras padronizadas;

3.1.39. publicar, na forma da lei, as demonstrações financeiras e manter os registros contábeis de todas as operações em conformidade com as normas aplicáveis às companhias abertas nos termos da Lei 6.404/76, da regulamentação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e demais normas supervenientes editadas pela ANAC;

3.1.39.1. A Concessionária deve divulgar suas demonstrações financeiras em seu sítio na internet;

3.1.39.2. A Concessionária está obrigada a divulgar transações com Partes Relacionadas, de acordo com o artigo 247 da Lei nº 6.404/76;

3.1.39.3. A divulgação será feita em notas explicativas às demonstrações financeiras, respeitada a condição de fornecer detalhes suficientes para a identificação das Partes Relacionadas e de quaisquer condições essenciais inerentes às transações mencionadas;

3.1.39.4. As contratações de Partes Relacionadas devem ser objeto de capítulo específico no relatório de administração com relato sumário das contratações realizadas durante o exercício.

3.1.40. apresentar à ANAC:

3.1.40.1. trimestralmente, em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento do trimestre, os balancetes mensais analíticos;

3.1.40.2. anualmente, até o dia 15 de maio do exercício subsequente, o Conjunto Completo de Demonstrações Contábeis, os Relatórios dos Conselhos Fiscal, se em funcionamento, e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes e o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos;

3.1.40.3. caso a Concessionária constitua subsidiárias, o demonstrativo contábil elencado no item 3.1.40.1 e o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos também deverão ser apresentados individualmente para cada subsidiária constituída;

3.1.40.4. a Concessionária deverá encaminhar, juntamente com as demonstrações contábeis, parecer específico de auditoria independente sobre o valor da Contribuição Variável ou, alternativamente, incluir capítulo específico relativo a esse valor nos pareceres de que trata o item 3.1.40.2;

3.1.41. enviar os instrumentos jurídicos relativos aos empréstimos e financiamentos contratados pela Concessionária, bem como suas alterações e aditivos, em até 15 (quinze) dias após as respectivas celebrações;

3.1.42. contratar e remunerar empresa especializada de auditoria independente de grande porte e de renome nacional e internacional para a realização de auditorias, quando o Poder Concedente julgar necessário, cabendo a este último o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.

Subseção VII – Do Relacionamento com Partes Relacionadas

3.1.43. A Concessionária deverá enviar à ANAC todos os contratos com partes relacionadas em até 15 (quinze) dias após a sua celebração.

3.1.44. Quaisquer contratações com Partes Relacionadas devem se dar em termos e condições equitativas de mercado.

3.1.45. É permitido à Concessionária:

3.1.45.1. Celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para realização de obras e serviços; e

3.1.45.2. Receber recursos de suas Partes Relacionadas por meio de mútuos

financeiros.

3.1.45.2.1. Os contratos de mútuo devem ser previamente aprovados pela ANAC.

3.1.45.2.2. Os contratos de mútuo mencionados no item 3.1.45.2 devem conter cláusula com expressa previsão de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da Contribuição Variável ou risco de extinção antecipada da concessão.

3.1.45.2.3. A remuneração da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos Depósitos Interfinanceiros (CDI).

3.1.46. É vedado à Concessionária:

3.1.46.1. celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias;

3.1.46.2. a concessão de empréstimos e financiamentos para seus acionistas, Partes Relacionadas e terceiros; e

3.1.46.3. a prestação de fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de seus acionistas, Partes Relacionadas e terceiros.

Subseção VIII – Do Capital Social

3.1.47. manter capital social subscrito, até o término dos investimentos previstos na seção 6 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, R\$ 134.934.431,33 (cento e trinta e quatro milhões, novecentos e trinta e quatro mil, quatrocentos e trinta e um reais e trinta e três centavos);

3.1.48. integralizar a totalidade do seu capital social mínimo até o 60º (sexagésimo) mês da data de eficácia do contrato;

3.1.49. após o término dos investimentos previstos na seção 6 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, até o final de cada ano de referência, manter capital social subscrito e integralizado, em moeda corrente nacional, de, no mínimo R\$ 78.171.955,94 (setenta e oito milhões, cento e setenta e um mil, novecentos e cinquenta e cinco reais e noventa e quatro centavos).

3.1.50. Os valores de Capital Social previstos neste Contrato serão reajustados conforme a seguinte fórmula:

$$CS1 = CS0 \times (IPCA1/IPCA0)$$

Onde:

CS1 é o valor reajustado do Capital Social;

CS0 é o valor do Capital Social indicado neste Contrato;

IPCA1 corresponde ao IPCA referente ao mês de dezembro do ano anterior ao ano de referência (divulgado pelo IBGE no mês de janeiro do ano seguinte); e

IPCA0 corresponde ao IPCA referente ao mês de realização da Sessão Pública do Leilão (divulgado pelo IBGE no mês seguinte ao de realização da Sessão Pública do Leilão).

3.1.51. A concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para a redução dos valores previstos no item 3.1.49, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

Subseção IX – Da Responsabilidade

3.1.52. responder perante a ANAC e terceiros, nos termos admitidos na legislação e nas normas aplicáveis;

- 3.1.53. responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens da concessão, de acordo com o previsto no Contrato, na legislação e nas normas vigentes, ressalvado o disposto no item 2.20.1;
- 3.1.54. manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros;
- 3.1.55. ressarcir a ANAC e os demais anuentes e interveniente de todos os desembolsos decorrentes de determinações judiciais, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis à Concessionária, inclusive reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à Concessionária;
- 3.1.56. informar à ANAC, em até 05 (cinco) dias úteis, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial, procedimento arbitral ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da ANAC ou da interveniente, inclusive dos termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo;
- 3.1.57. responder pela adequação e qualidade dos investimentos realizados, assim como pelo cumprimento das obrigações contratuais, legais e decorrentes de normas relacionadas aos cronogramas, projetos e instalações;
- 3.1.57.1. a análise e a não objeção pela ANAC de cronogramas, projetos e instalações apresentados não exclui a responsabilidade exclusiva da Concessionária pela adequação e qualidade dos investimentos realizados, assim como pelo cumprimento das respectivas obrigações contratuais, regulamentares e legais;
- 3.1.58. responder perante a ANAC e terceiros pelos serviços subcontratados;
- 3.1.59. responder totalmente por eventuais indenizações devidas aos detentores de contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário quando a Concessionária der causa à referida indenização;

Subseção X – Dos Seguros

- 3.1.60. contratar e manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses, que garantam a continuidade e eficácia das operações realizadas nos Aeroportos, que sejam suficientes para cobrir:
- 3.1.60.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto;
- 3.1.60.2. danos causados aos bens móveis e imóveis que integram a concessão, nos termos deste Contrato, e;
- 3.1.60.3. danos morais, materiais e corporais causados a terceiros, que decorram das obras e das atividades prestadas pelos administradores, empregados, prepostos, ou delegados da Concessionária, e que sejam passíveis de responsabilização civil.
- 3.1.61. A comprovação da renovação dos seguros poderá se dar através de apólices ou de certificados de renovação, desde que os certificados possuam as informações referentes à razão social da Seguradora, número e tipo de apólice, entes e objeto segurados, limite máximo de garantia e sublimites, prazo de vigência, bem como aos prêmios e as suas datas de pagamento.
- 3.1.62. apresentar à ANAC, antes do início de cada uma das fases de realização do objeto e na ocorrência de um novo ciclo de investimentos, a comprovação de que as apólices dos seguros exigidos na presente subseção e aplicáveis para cada uma destas fases encontram-se em vigor;
- 3.1.63. responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros, bem como pelo pagamento integral da franquia na hipótese de ocorrência do sinistro;
- 3.1.64. estabelecer a ANAC como cossegurada de todos os seguros, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos. As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da Concessionária,

desde que não haja comprometimento da operacionalização e continuidade da prestação do serviço;

3.1.65. os comprovantes de pagamento dos prêmios dos seguros deverão estar disponíveis para consulta pela ANAC, se assim for solicitado;

3.1.66. encaminhar à ANAC, previamente ao vencimento das apólices de seguros contratadas, a comprovação de sua renovação;

3.1.67. sem prejuízo do disposto no item 3.1.63, toda alteração promovida nos contratos de apólices de seguros, incluindo as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente informadas à ANAC;

Subseção XI – Das Garantias de Execução Contratual

3.1.68. prestar Garantia de Execução Contratual, em uma das seguintes modalidades, definida a seu critério, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações constantes no presente Contrato:

3.1.68.1. caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;

3.1.68.2. seguro-garantia cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do Anexo 6 – Modelos e Condições Mínimas para Garantia Contratual; ou

3.1.68.3. fiança bancária, na forma do modelo que integra o Anexo 6 – Modelos e Condições Mínimas para Garantia Contratual.

3.1.69. manter em vigor a Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas no item anterior, tendo como beneficiária a ANAC:

	Eventos da Concessão	Valor
1	Durante a vigência do Contrato: a partir da assinatura do contrato até o seu término.	R\$ 41.984.717,82 (quarenta e um milhões, novecentos e oitenta e quatro mil, setecentos e dezessete reais e oitenta e dois centavos).
2	Término do Contrato: pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato.	R\$ 8.396.943,56 (oito milhões, trezentos e noventa e seis mil, novecentos e quarenta e três reais e cinquenta e seis centavos).

3.1.70. manter a integridade e a validade da Garantia de Execução Contratual durante toda a vigência do Contrato, obedecidos os valores definidos acima, estando obrigada, independentemente de prévia notificação para constituição em mora, a:

3.1.70.1. renovar o prazo de validade das modalidades que se vencerem na vigência do Contrato, encaminhando à ANAC, previamente ao vencimento da modalidade vigente, a comprovação de sua(s) renovação(ões), e a manutenção de forma ininterrupta da garantia de execução contratual, nos termos do item 3.1.70;

3.1.70.2. reajustar a Garantia de Execução Contratual anualmente, a partir da data de eficácia do contrato, pelo índice de Preços ao Consumidor – IPCA, complementando o valor resultante da aplicação do reajuste anual sobre o montante inicial;

3.1.70.3. repor os valores porventura utilizados para cobertura de quaisquer obrigações de pagamento abrangidas pela Garantia de Execução Contratual no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da efetiva utilização, independente de disputa/discussão, judicial ou administrativa, de dolo ou culpa;

3.1.70.4. responder pela diferença de valores, na hipótese de a Garantia de Execução

Contratual não ser suficiente para cobrir o valor de todas as obrigações de pagamento por ela abrangidas, podendo ser cobrada por todos os meios legais admitidos; e

3.1.70.5. submeter à prévia aprovação da ANAC eventual modificação no conteúdo da carta de fiança ou do seguro-garantia, bem como eventual substituição da Garantia de Execução Contratual por quaisquer das modalidades admitidas.

3.1.71. A caução em dinheiro deverá ser prestada mediante depósito em conta a ser designada pela ANAC.

3.1.72. A caução em títulos da dívida pública federal deverá ser prestada por títulos emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia.

3.1.73. As cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante toda a eficácia da Concessão, assim como no período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato, conforme o item 3.1.69, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias.

3.1.73.1. A contratação do seguro-garantia deverá ser feita com seguradora e resseguradora autorizadas pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, entidade vinculada ao Ministério da Economia, ou com seguradora e resseguradora cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody’s.

3.1.73.2. Caso se opte por contratação de fiança bancária, esta deverá: (i) ser apresentada em sua forma original (não serão aceitas cópias de qualquer espécie), (ii) ter seu valor expresso em Reais, (iii) nomear o Poder Concedente como beneficiário, (iv) ser devidamente assinada pelos administradores da instituição financeira fiadora e (v) prever a renúncia ao benefício de ordem.

3.1.73.2.1. As fianças bancárias devem ser contratadas com instituições financeiras cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody’s.

3.1.74. A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada, após prévio procedimento em que se garanta à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa, nos seguintes casos:

3.1.74.1. nas hipóteses em que a Concessionária não realizar as obrigações previstas no PEA;

3.1.74.2. na hipótese de devolução de Bens Reversíveis em desconformidade com as exigências estabelecidas no Contrato;

3.1.74.3. nas hipóteses em que a Concessionária não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma do Contrato e de normas da ANAC;

3.1.74.4. nas hipóteses em que a Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento de outras indenizações ou obrigações pecuniárias devidas ao Poder Concedente em decorrência do Contrato, ressalvados os tributos.

Seção II – Do Poder Concedente

3.2. São direitos e deveres do Poder Concedente:

3.2.1. assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, preservando os direitos da ANAC, da Concessionária e dos Usuários;

3.2.2. regulamentar a prestação dos serviços no Aeroporto, sua operação e manutenção;

3.2.3. exigir da Concessionária a estrita obediência às especificações e disposições contratuais;

- 3.2.4. fiscalizar a prestação de serviço adequado, bem como receber e apurar manifestações e reclamações dos Usuários;
- 3.2.5. analisar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto, bem como exigir as modificações que se revelarem necessárias para atendimento ao PEA;
- 3.2.6. rejeitar ou sustar qualquer serviço em execução, que ponha em risco a segurança pública ou bens de terceiros;
- 3.2.7. a seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento do Aeroporto;
- 3.2.8. acompanhar e apoiar a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes;
- 3.2.9. comunicar à Concessionária, em até 05 (cinco) dias úteis, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial, procedimento arbitral ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive dos termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Fica facultado à Concessionária valer-se de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros;
- 3.2.10. comunicar à instituição financeira ou seguradora responsável pela prestação da Garantia de Execução Contratual, bem como as entidades financiadoras da Concessionária, sempre que instaurar processo para decretar a intervenção, encampação ou caducidade;
- 3.2.11. colaborar, nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da Concessionária, prestando as informações e esclarecimentos para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da Concessão;
- 3.2.12. disponibilizar a área do Aeroporto descrita no Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, no estado em que se encontra, à Concessionária, ressalvado o disposto nos itens 2.4 e 2.5 e observado o disposto no item 3.1.37 deste contrato;
- 3.2.13. valer-se de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros.

Seção III – Do Usuário

- 3.3. São direitos e deveres do Usuário:
 - 3.3.1. receber serviço adequado dentro dos parâmetros fixados pela ANAC;
 - 3.3.2. receber da ANAC e da Concessionária informações quanto às questões relacionadas ao valor da Tarifa;
 - 3.3.3. pagar as Tarifas, salvo as situações previstas em lei ou atos normativos vigentes;
 - 3.3.4. levar ao conhecimento da ANAC, da Concessionária e das autoridades competentes as irregularidades de que tenha conhecimento, referentes ao serviço prestado; e
 - 3.3.5. contribuir para a conservação das boas condições dos bens públicos por meio dos quais lhes são prestados os serviços.

CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

- 4.1. A Remuneração da Concessionária será composta de 2 (duas) diferentes parcelas de receita:
 - 4.1.1. Receitas Tarifárias; e
 - 4.1.2. Receitas Não Tarifárias.
- 4.2. A Concessionária fica autorizada a ceder fiduciariamente aos Financiadores, nos termos do artigo 28-A da Lei 8.987/95, 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.

Seção I – Das Receitas Tarifárias

4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no item 2.1.3. do Anexo 4 – Tarifas, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.7 deste Contrato.

4.4. Os valores das Tarifas serão definidos pela Concessionária, respeitadas, quando aplicáveis, as restrições constantes do Anexo 4 - Tarifas e as regras de Reajuste, Revisão dos Parâmetros da Concessão e Proposta Apoiada, e observadas as diretrizes abaixo.

4.4.1. A tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, a exemplo daquelas descritas em manuais de organizações internacionais tais como International Civil Aviation Organization (ICAO), Internacional Air Transport Association (IATA) e Airports Council Internacional (ACI).

4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.

4.4.3. As propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, nos termos do Capítulo XV.

4.4.3.1. Para os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa e Aracaju / Cuiabá / Vitória, a Concessionária deverá, com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência da alteração, apresentar à ANAC relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4.

4.4.3.2. Para os demais aeroportos, a Concessionária deverá, sempre que solicitado, apresentar à ANAC relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4.

4.4.3.3. Alterações dos valores das Tarifas deverão ser informadas à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

4.5. A ANAC poderá suspender a implementação de propostas de tarifação quando estas estiverem em desacordo com o disposto no item 4.4 e seus subitens ou quando identificado prejuízo potencial aos usuários finais.

4.6. Não poderão ser utilizados como fundamento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

4.6.1. As diferenciações tarifárias e os descontos praticados pela Concessionária em relação ao Teto Tarifário ou à Receita Teto;

4.6.2. A suspensão da implementação de propostas de tarifação de que trata o item 4.5.

4.7. Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato, decorrentes de lei ou de norma editada pela ANAC, será refletida no presente Contrato.

4.8. A arrecadação das Tarifas será realizada de acordo com as regras previstas no Anexo 4 – Tarifas.

Seção II – Das Receitas Não Tarifárias

4.9. A Concessionária poderá explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.

4.9.1. A Concessionária deverá observar as normas vigentes que exijam, restrinjam ou condicionem a exploração de determinadas atividades.

4.9.2. Os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o Usuário: água potável, sanitários; fraldários; carrinhos de bagagem; transporte gratuito entre terminais não adjacentes (lado terra); equipamentos, acesso e auxílio a PNAE; posto de primeiros socorros e outros previstos pela regulamentação vigente.

4.10. A exploração de atividades econômicas que envolva a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário seguirá o regime previsto no Capítulo XI – Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário.

4.11. A prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo que não sejam remunerados por Receitas Tarifárias poderá ser realizada diretamente pela Concessionária, adotando contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas, segundo as normas contábeis vigentes.

4.11.1. A ANAC poderá, a qualquer tempo, por motivos concorrenciais, exigir a criação de subsidiária integral para a execução de determinado serviço auxiliar ao transporte aéreo.

4.11.2. Fica vedada a participação de subsidiária integral da Concessionária em outras sociedades.

CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

5.1. Os riscos decorrentes da execução da Concessão serão alocados ao Poder Concedente e à Concessionária, consoante as seguintes disposições.

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.23 deste contrato:

5.2.1. mudanças no Anteprojeto por solicitação da 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;

5.2.2. investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes;

5.2.3. impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente da fato imputável à Concessionária ou de eventos relacionados ao item 5.5.28;

5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no item 1 do Apêndice F do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;

5.2.5. criação de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público;

5.2.6. criação, extinção e alterações não contratualmente previstas de Tarifas Aeroportuárias;

5.2.7. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;

5.2.7.1. para os fins do item 5.2.7., entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.

5.2.8. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento;

5.2.9. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital, assim como os custos decorrentes de tal evento;

5.2.10. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.22.7;

- 5.2.11. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato;
- 5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão; e
- 5.2.13. A concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI.
- 5.3. A redução ou flexibilização de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas da ANAC não ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
- 5.4. Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados a presente Concessão.

Seção II – Dos Riscos da Concessionária

- 5.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:
- 5.5.1. aumentos de preço nos insumos para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias, nos termos do item 5.2.7;
- 5.5.2. investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos;
- 5.5.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3;
- 5.5.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;
- 5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;
- 5.5.6. estimativa incorreta do cronograma de execução dos investimentos;
- 5.5.7. prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras;
- 5.5.8. situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para a execução das obras, salvo no tocante ao item 5.2.9;
- 5.5.9. aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros;
- 5.5.10. variação das taxas de câmbio;
- 5.5.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto;
- 5.5.12. inadimplência dos Usuários pelo pagamento das Tarifas;
- 5.5.13. prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente pela Concessionária ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, em decorrência de obras ou da prestação dos Serviços;
- 5.5.14. prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras;
- 5.5.15. mudanças dos projetos apresentados pela Concessionária que não tenham sido solicitadas pela ANAC, com exceção do disposto no item 5.2.2;
- 5.5.16. mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC;
- 5.5.17. greves realizadas por empregados contratados pela Concessionária ou pelas

Subcontratadas e prestadoras de serviços à Concessionária;

- 5.5.18. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto nos itens 5.2.10 e 5.2.11;
 - 5.5.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais;
 - 5.5.20. impossibilidade de atingimento das capacidades do Sistema de Pistas, quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos;
 - 5.5.21. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro;
 - 5.5.22. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A;
 - 5.5.23. custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.54, bem como de eventuais reassentamentos e realocações;
 - 5.5.24. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários;
 - 5.5.25. custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.2;
 - 5.5.26. custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12;
 - 5.5.27. custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço;
 - 5.5.28. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção V do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, ressalvada a possibilidade de o referido valor vir a ser abatido da parcela de contribuição variável, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto; e
 - 5.5.29. quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item 5.2.
- 5.6. A Concessionária declara:
- 5.6.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e
 - 5.6.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.
- 5.7. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.

CAPÍTULO VI - DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

- 6.1. Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.
- 6.2. O equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado por meio de mecanismos de Reajuste, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Proposta Apoiada e de Revisão Extraordinária.

Seção I – Do Reajuste

6.3. O Reajuste ocorrerá todo mês de dezembro após a Data de Eficácia e incidirá sobre o Teto Tarifário da Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito e sobre a Receita Teto previstos no Anexo 4 – Tarifas.

Subseção I – Teto Tarifário

6.4. O Teto Tarifário será reajustado a cada 12 (doze) meses, sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior, conforme a seguinte fórmula:

$$P_t = P_{t-1} \times (IPCA_{t-1}/IPCA_{t-2})$$

Onde:

P_t corresponde ao teto tarifário estabelecido para o ano-calendário t;

P_{t-1} corresponde ao teto tarifário estabelecido para o ano-calendário t-1;

$IPCA_{t-1}$ corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês de dezembro do ano t-1;

$IPCA_{t-2}$ corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês de dezembro do ano t-2.

Subseção II – Receita Teto

6.5. A Receita Teto será reajustada todo mês de dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior, conforme a seguinte fórmula:

$$RT_t = RT_{t-1} (IPCA_{t-1}/IPCA_{t-2})(1-X_t)(1-Q_t)/(1-Q_{t-1})$$

Onde:

RT_t corresponde à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário t;

RT_{t-1} corresponde à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário t-1;

$IPCA_{t-1}$ corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano t-1;

$IPCA_{t-2}$ corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano t-2;

X_t é o Fator X estabelecido para o ano-calendário t, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário;

Q_t é o Fator Q estabelecido para o ano-calendário t, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário;

Q_{t-1} é o Fator Q estabelecido para o ano-calendário t-1, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário.

6.6. O Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual, dependendo da evolução das variáveis associadas a custos, produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto.

6.6.1. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao movimento de passageiros, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, número de trabalhadores, receitas, investimentos, custos operacionais, entre outros.

6.6.2. O Fator X terá valor igual a zero até a conclusão da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão.

6.7. O Fator Q da fórmula acima será aplicado conforme previsto no PEA.

6.7.1. O Fator Q poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo do desempenho apresentado pela Concessionária no que se refere à qualidade do serviço.

6.7.2. Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os IQS, assim como a

metodologia de cálculo do Fator Q, poderão ser revistos pela ANAC, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser aplicado a cada reajuste até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.

Subseção III – Considerações Gerais

6.8. Até o final do Estágio 2 da Fase I-A, aplicam-se os tetos tarifários vigentes nos respectivos aeroportos anteriormente à Data de Eficácia.

6.9. Após o final do Estágio 2 da Fase I-A, o Teto Tarifário e a Receita Teto vigentes serão aqueles estabelecidos para o respectivo ano-calendário, sendo consideradas para o cálculo da Receita por Passageiro apenas as informações financeiras e operacionais a partir desta data.

6.10. A implementação e a publicação no Diário Oficial da União dos reajustes serão de responsabilidade da ANAC.

Seção II – Da Revisão dos Parâmetros da Concessão

6.11. As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da Concessão.

6.12. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:

6.12.1. dos IQS;

6.12.2. da metodologia de cálculo dos Fatores Q;

6.12.3. da metodologia de cálculo dos Fatores X; e

6.12.4. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.

6.13. A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão ocorrerá entre o 5º e 6º reajustes, e as demais a cada período de cinco anos a partir de então.

6.14. Em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá:

6.14.1. atualizar os parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA, respeitada a alocação de riscos do contrato;

6.14.2. Avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, independentemente da movimentação de passageiros.

6.15. Os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros da Concessão serão precedidos de ampla discussão pública.

Seção III – Da Proposta Apoiada

6.16. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão.

6.17. A Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas, apresentar Proposta Apoiada para, em conjunto ou isoladamente:

6.17.1. Alterar valores de Receita Teto e Teto Tarifário ou estabelecer modelos alternativos de tarifação;

6.17.2. Estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da Revisão de Parâmetros da Concessão seguinte.

6.17.3. Estabelecer novos compromissos relativos à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários não previstos no Contrato; ou

- 6.17.4. Alterar obrigações contratuais relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários.
- 6.18. A ANAC deverá aprovar ou rejeitar a proposta levando em consideração (i) critérios de boas práticas em termos de tarifação, de investimentos, eficiência operacional ou de qualidade de serviço nos aeroportos e/ou (ii) os interesses dos usuários finais dos aeroportos.
- 6.19. A Proposta Apoiada aprovada pela ANAC irá vigorar pelo período de 5 (cinco) anos entre as Revisões dos Parâmetros da Concessão, em período concomitante ao disposto no item 6.11.
- 6.19.1. Será permitida a apresentação de Proposta Apoiada envolvendo mais de um período de 5 (cinco) anos caso fique demonstrada a necessidade de prazo mais longo para viabilizar o acordo.
- 6.20. Enquanto vigente, a Proposta Apoiada aprovada pela ANAC prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação, as obrigações relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários e os parâmetros que compõem a RPC, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta.
- 6.21. Caso requerido, a ANAC poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes.
- 6.21.1. A ANAC poderá ainda definir parâmetros da RPC utilizando como subsídio negociações que não tenham resultado em Proposta Apoiada.
- 6.22. A ANAC poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e aprovação da Proposta Apoiada.

Seção IV - Da Revisão Extraordinária

- 6.23. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:
- 6.23.1. Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.
- 6.23.1.1. Na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas de algum dos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar as últimas 3 (três) informações anuais disponíveis referentes às receitas brutas auferidas nos aeroportos que integram a Concessão para complementar o cálculo da receita bruta anual média a que se refere o item 6.23.1.
- 6.23.2. O impacto a que se refere o item 6.23.1 deste artigo será medido pelo valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, utilizando-se a taxa de desconto em vigor na data do pedido, nos termos do respectivo Contrato.
- 6.23.3. Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.23.1 para cada evento de forma isolada.
- 6.23.4. O pedido de Revisão Extraordinária deverá ser apresentado no prazo máximo de 5 (cinco) anos contados da data em que ocorreu o evento, sob pena de preclusão do direito à recomposição do equilíbrio.
- 6.23.5. No caso de evento que provoque impacto contínuo no tempo, ou no caso de evento em que o impacto só ocorra em momento posterior, o prazo a que se refere o item 6.23.4 contar-se-á da data do início do impacto.
- 6.24. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.
- 6.24.1. O procedimento de Revisão Extraordinária iniciado pela ANAC deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

- 6.24.1.1. A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de Revisão Extraordinária da ANAC.
- 6.24.2. Para solicitação de Revisão Extraordinária pela Concessionária devem ser observadas normas específicas da ANAC sobre a matéria.
- 6.24.3. A apreciação e decisão, pela ANAC, dos eventos que compõem o pedido de Revisão Extraordinária poderá ser realizada de forma individual ou conjunta de acordo com o objeto, a motivação ou tipificação de cada evento.
- 6.25. Cabe à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:
- 6.25.1. alteração do valor das Tarifas;
 - 6.25.2. alteração do prazo da Concessão;
 - 6.25.3. alteração das obrigações contratuais da Concessionária;
 - 6.25.4. revisão da Contribuição ao Sistema devida pela Concessionária, mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, após prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura; ou
 - 6.25.5. outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária, mediante prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura.
- 6.26. Para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser considerado, além de norma da ANAC específica sobre o assunto, o Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio.
- 6.27. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo.
- 6.27.1. A contagem do prazo poderá ser interrompida caso seja necessário solicitar adequação e complementação da instrução processual.
- 6.28. No decorrer da análise dos pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, pela ANAC, ficam mantidos integralmente todos os deveres da Concessionária, especialmente as obrigações relativas à Contribuição ao Sistema descritas na Seção IV, Do Capítulo II do Contrato de Concessão.

CAPÍTULO VII - DA FISCALIZAÇÃO

- 7.1. A fiscalização da Concessão será efetuada pela ANAC.
- 7.2. Para a verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo a ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.
- 7.3. No exercício das suas atribuições, os encarregados pela fiscalização da concessão terão livre acesso, a qualquer tempo e sem aviso prévio, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão.
- 7.4. A ANAC exercerá fiscalização sobre as atividades realizadas nas fases de realização do objeto do Contrato, determinando a execução de atos ou a suspensão daqueles que estejam sendo realizados em desconformidade com os termos do PEA, com o previsto no Contrato ou com a legislação e as normas da ANAC.
- 7.5. A ANAC poderá, a qualquer horário e em qualquer circunstância, fazer contatos com qualquer órgão de comunicação da Concessionária, para averiguação do andamento ou solução de

eventos específicos.

7.6. A Concessionária está sujeita à cobrança de TFAC, em favor da ANAC, conforme legislação específica.

CAPÍTULO VIII - DAS PENALIDADES

8.1. Caberá à ANAC, sempre que verificada a ocorrência de indícios de infração às cláusulas contidas no presente Contrato e seus anexos, no Edital e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las, instaurar processo administrativo para apuração de eventuais irregularidades praticadas pela Concessionária.

8.1.1. O processo administrativo de que trata o presente Capítulo será conduzido em consonância com os princípios gerais que fundamentam a atuação da Administração Pública Federal, em estrita observância aos critérios e às formalidades essenciais à garantia dos direitos dos administrados, nos termos da Lei no 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo em seu âmbito de atuação, e da regulamentação complementar concernente à matéria.

8.1.2. Será o processo administrativo iniciado com o documento de comunicação da irregularidade à Concessionária, podendo ensejar, sem prejuízo das penalidades previstas na legislação específica, a aplicação das seguintes penalidades contratuais:

8.1.2.1. advertência;

8.1.2.2. multa;

8.1.2.3. suspensão do direito de participar de licitações e contratar com a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e

8.1.2.4. declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.

8.2. As penalidades serão aplicadas mediante decisão fundamentada da ANAC, assegurado à Concessionária o direito ao contraditório, à ampla defesa e ao devido processo legal, nos termos da regulamentação vigente.

8.3. O cumprimento das penalidades impostas pela ANAC não exime a Concessionária do fiel cumprimento das obrigações e responsabilidades previstas no Contrato, bem como da reparação de eventuais perdas e danos causados à ANAC, a seus empregados, aos usuários ou a terceiros, em decorrência das atividades relacionadas com a Concessão.

Seção I – Da Advertência

8.4. A penalidade de advertência será aplicada em razão do cometimento de infração contratual de baixa lesividade, cujo valor da multa estipulado para a conduta não ultrapasse a quantia equivalente a 0,01% (um centésimo por cento) da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, nos termos do Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa – e conforme as tabelas nele contidas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

8.4.1. Solicite formalmente a Concessionária a aplicação da advertência, mediante reconhecimento do cometimento da infração objeto da apuração, no prazo definido para apresentação da defesa no processo administrativo; e

8.4.2. Evidencie a Concessionária a adoção das medidas necessárias à efetiva correção da falta, resultando em comprovada cessação da infração até a data da solicitação.

8.5. Excetua-se da possibilidade de advertência as hipóteses em que seja verificada reincidência específica na infração, praticada nos últimos 03 (três) anos, contados da data de ocorrência do fato em apuração.

8.5.1. Considera-se reincidência específica o cometimento de infração relacionada com o mesmo item contratual ou de dispositivo de norma regulamentar infringido por conduta anterior

definitivamente julgada em âmbito administrativo.

Seção II – Da Multa

8.6. Por descumprimento das obrigações contratuais a ANAC poderá aplicar multas, conforme procedimentos, definições e valores descritos no Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa.

8.7. A multa poderá ter aplicação cumulativa com as demais sanções previstas neste Contrato ou na legislação específica.

Seção III – Da Suspensão do Direito de Participar de Licitações e de Contratar com a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

8.8. A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a ANAC se dará no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares, incluindo os casos que ensejam a declaração de caducidade, além das situações previstas na legislação e nas normas aplicáveis, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666/1993.

8.9. A penalidade prevista nesta Seção alcança também o acionista controlador da Concessionária, e não poderá ser aplicada por prazo superior a dois anos.

Seção IV – Da Declaração de Inidoneidade para Licitar ou Contratar com a Administração Pública

8.10. Pela inexecução parcial ou total do Contrato, restará a Concessionária sujeita à declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, observadas as disposições legais aplicáveis.

Seção V – Das Medidas Acautelatórias

8.11. A imposição das penalidades à Concessionária não afasta a possibilidade de aplicação de medidas acautelatórias pela ANAC, visando manter a prestação do serviço público adequado e preservar a integridade física ou patrimonial de terceiros e dos bens reversíveis. Tais medidas podem consistir em: detenção de bens, equipamentos e materiais, interdição de instalações, apreensão, embargos de obras, além de outras medidas previstas na legislação e regulamentação do setor.

CAPÍTULO IX - DA SUBCONTRATAÇÃO

9.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da operação do Aeroporto.

9.1.1. A subcontratação da operação do Aeroporto será permitida somente no caso de transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para o Financiador, nos termos do item 10.9 e seguintes, e apenas enquanto permanecer esta condição.

9.2. A subcontratação de obras e serviços não elide a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento das cláusulas contratuais, bem como da legislação e das normas da ANAC.

CAPÍTULO X - DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO E DO CONTROLE SOCIETÁRIO

10.1. Durante todo o prazo da Concessão, a Concessionária não poderá realizar qualquer

modificação direta ou indireta no seu controle societário ou transferir a Concessão sem a prévia e expressa anuência da ANAC, sob pena de caducidade.

10.1.1. A celebração de acordos de acionistas no âmbito da Concessionária ou quaisquer alterações posteriormente realizadas deverão ser submetidas à prévia aprovação da ANAC.

10.1.2. No caso de eventual modificação prevista no item 10.1, deverão ser apresentados à ANAC, para análise de cumprimentos das obrigações contratuais e manutenção dos requisitos editalícios, os acordos de acionistas celebrados pelo acionista controlador, bem como de outros sócios, se necessários para averiguação do caso concreto.

10.2. Durante todo o prazo da Concessão, a transferência de ações de propriedade do Operador Aeroportuário, ou qualquer outra operação, que implique redução de sua participação societária na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento), somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação, inclusive técnica, observado o item 10.5;

10.3. Dependerão de prévia aprovação da ANAC a cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da Concessionária, sem prejuízo das competências do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE previstas em lei.

10.4. Para a transferência do controle societário ou da Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANAC requerimento indicando e comprovando os requisitos de qualificação jurídica, fiscal, técnica e econômica das pessoas jurídicas interessadas, necessárias à assunção da Concessão, bem como demonstrando o compromisso em cumprir todas as cláusulas do Contrato.

10.5. A ANAC autorizará ou não o pedido de transferência do controle societário da Concessionária por meio de ato devidamente motivado.

10.6. É permitida a alienação de ações da Concessionária para terceiros, de acordo com as condições estabelecidas nos itens 10.7 e 10.8 do presente Contrato.

10.6.1. Regulamentação da ANAC disporá sobre eventual modificação do critério de controle da Concessionária e poderá disciplinar a alienação das ações da Concessionária por meio de oferta pública de ações em Bolsa de Valores.

10.7. Nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da Concessão, contados da Data de Eficácia, serão observadas as seguintes regras:

10.7.1. Não será permitida a realização de oferta pública de ações;

10.7.2. A mudança de composição acionária da Concessionária, ainda que não implique mudança de controle societário, somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, observado o item 10.5; e

10.7.3. Não será concedida anuência prévia a qualquer alteração societária da Concessionária que implique na redução da participação societária do Operador Aeroportuário na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento).

10.8. Após o transcurso do prazo de 5 (cinco) anos previsto no item 10.7, serão observadas as seguintes regras:

10.8.1. As operações que impliquem aumento da participação societária de Empresas Aéreas, suas Controladoras, Controladas ou Coligadas na Concessionária somente poderão ser efetuadas mediante prévia e expressa anuência da ANAC, observado o item 10.5; e

10.8.2. Sem prejuízo do disposto nos itens 10.1.1, 10.2 e 10.8.1, a mudança de composição acionária da Concessionária que não implique mudança de controle societário poderá ser efetuada sem a prévia anuência da ANAC, devendo ser comunicada à ANAC em até 15 (quinze) dias após a mudança.

10.8.3. Nas hipóteses em que houver a transferência de Controle da Concessionária, será observado o disposto no Contrato, em especial o disposto nos itens 10.4 e 10.5.

10.9. A ANAC poderá autorizar a transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para o Financiador com o objetivo de promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da exploração do objeto da Concessão, nas condições pactuadas, diretamente, entre a SPE e

o Financiador.

10.9.1. A transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária será formalizada por escrito, devendo o Financiador comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do Contrato, de acordo com o art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

10.9.2. Para fins de transferência, o Financiador deverá atender às exigências de idoneidade financeira, regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço, mediante a apresentação dos documentos pertinentes exigidos pela ANAC à época do evento.

10.9.3. A assunção do controle ou da administração temporária da Concessionária pelos Financiadores ou prestadores de garantia não alterará as obrigações da Concessionária e de seus Controladores perante a ANAC.

10.10. Para os fins do presente capítulo, considera-se Operador Aeroportuário o acionista que conferiu habilitação técnica à Concessionária por ocasião do certame licitatório.

CAPÍTULO XI - DA UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS NO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO

Seção I – Das Disposições Gerais

11.1. A Concessionária poderá celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, bem como:

11.1.1. Seu prazo de vigência não poderá ultrapassar o do Contrato de Concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia autorização do Ministério da Infraestrutura, ouvida a ANAC;

11.1.1.1. A autorização prevista no item 11.1.1 fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade pelo Ministério da Infraestrutura, sendo que qualquer negativa não enseja, em qualquer hipótese, reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.1.1.2. Uma vez conferida a autorização prevista no item 11.1.1, fica também expressamente aprovada a manutenção do contrato em questão, mesmo quando da extinção antecipada da Concessão, nos termos do item 11.1.4.

11.1.2. A remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante;

11.1.2.1. Os contratos previamente autorizados nos termos do item 11.1.1 deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão.

11.1.2.1.1. Caso o contrato comercial preveja remuneração variável proporcional ao faturamento do negócio, essa deverá ter valor percentual igual ou crescente e periodicidade constante ao longo de todo o contrato.

11.1.2.1.2. Caso o contrato comercial preveja formas de remuneração distintas das dispostas neste artigo, essa deverá ser informada na solicitação e estará sujeita à aprovação pelo Ministério da Infraestrutura.

11.1.3. Seus termos não poderão comprometer os padrões de segurança e de qualidade do serviço concedido;

11.1.4. Em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade e encampação, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto poderá, independentemente de indenização, denunciar os contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão, salvo nos casos em que o montante elevado dos investimentos a serem realizados pelo concessionário justificar a sua manutenção mesmo quando da extinção antecipada da Concessão, e a celebração do contrato tiver sido precedida de expressa aprovação do Ministério

da Infraestrutura, ouvida a ANAC;

11.1.5. A Concessionária poderá, conforme a regulamentação da ANAC, celebrar com Empresas Aéreas contratos que confirmam o direito de construir, manter ou utilizar, com exclusividade ou prioridade, terminal ou partes de terminal, mediante prévia aprovação da ANAC.

11.1.6. A ANAC terá acesso, a qualquer tempo, a todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário.

11.1.6.1. As informações passíveis de solicitação pela ANAC estarão sujeitas aos princípios dispostos pela Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, em particular a observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção e a divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações.

11.1.6.2. Na hipótese de existirem informações passíveis de solicitação pela ANAC cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos, poderá a Concessionária solicitar restrições sobre a publicidade destas, conforme previsto no Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012.

11.2. A Concessionária assumirá todas as obrigações e direitos relacionados aos contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que tenham sido sub-rogados ao Operador Aeroportuário durante a Fase I-A.

11.3. A Concessionária disponibilizará espaços e tempo em mídias destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público no Complexo Aeroportuário, sem ônus financeiro ao Poder Público.

11.4. A Concessionária cederá sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto, observado o disposto em seus instrumentos normativos, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras, e a disponibilidade de áreas do aeroporto.

Seção II – Das Áreas e Atividades Operacionais

11.5. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, entre outras atividades próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo ou de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

11.6. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária, observadas as disposições abaixo.

11.6.1. A remuneração deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, tais como nível de serviço, disponibilidade de facilidades e previsão de investimentos, entre outros critérios economicamente relevantes.

11.7. As propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.2.2.

11.7.1. A Concessionária deverá identificar as partes interessadas relevantes dentre os prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo que utilizam as Áreas e Atividades Operacionais cuja remuneração está sendo objeto de consulta.

11.7.2. A consulta deve explicitar como a proposta atende aos princípios dispostos nos itens 11.6 e 11.6.1 e ser acompanhada de todas as informações relevantes para a sua avaliação.

11.7.3. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes;

11.8. Para os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, nos termos do item 15.4, protocolo de concordância assinado pelas partes interessadas relevantes que formalize acordo em relação aos termos das propostas.

11.8.1. A Concessionária somente poderá implementar o protocolo de concordância após aprovação da ANAC.

11.8.2. A ANAC poderá determinar a revisão do acordo caso o considere potencialmente prejudicial aos passageiros ou verifique que alguma parte interessada relevante não consta do protocolo de concordância.

11.8.3. Caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária poderá, mediante apresentação de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4, solicitar arbitramento pela ANAC que, a seu critério, poderá aceitar a solicitação.

11.9. Para os aeroportos não abrangidos pelo item 11.8, a Concessionária deverá, sempre que solicitado, apresentar à ANAC relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4.

11.9.1. Fica a critério da ANAC compor administrativamente conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes.

11.9.2. Para avaliar a observância do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá monitorar os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros aeroportos no Brasil e no exterior e a análise dos custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais.

11.9.3. Em caso de descumprimento do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

11.10. A ANAC levará em consideração em eventuais decisões o engajamento no processo de consulta e negociação, a relevância e qualidade das informações compartilhadas e a fundamentação das propostas e contrapropostas apresentadas, entre outros aspectos que demonstrem o nível de cooperação de cada uma das partes para o alcance de acordos e soluções negociadas.

11.11. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC.

11.11.1. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para a prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto.

11.11.2. Em caso de evento que gere falta de capacidade para atender aos atuantes na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para reduzir o número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto.

11.11.3. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.

11.11.4. A ANAC poderá, por motivos concorrenciais, determinar que a Concessionária estabeleça restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeroporto nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no mesmo.

11.11.4.1. A Concessionária deverá submeter à ANAC, para análise e eventuais medidas cabíveis, os contratos que envolvam a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes nos aeroportos, previamente à assinatura ou sub-rogação dos mesmos.

CAPÍTULO XII - DA INTERVENÇÃO

12.1. A ANAC poderá, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes, em caráter excepcional, intervir na Concessão para assegurar a adequação na prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento pela Concessionária das disposições contratuais, legais e decorrentes de normas pertinentes, quando considerar que tais descumprimentos afetem substancialmente a capacidade da Concessionária na execução dos serviços previstos neste Contrato.

12.2. A intervenção será decretada pela ANAC, que designará o interventor, o prazo de duração, os objetivos e os limites da medida.

12.3. No prazo de 30 (trinta) dias contados da declaração de intervenção, a ANAC deverá instaurar o competente procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurando à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa.

12.4. O procedimento administrativo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta dias), sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

12.5. Será declarada nula a intervenção se ficar comprovado que não foram observados os pressupostos legais e decorrentes de normas para sua decretação, devendo o serviço e os bens da concessão retornarem imediatamente à Concessionária, sem prejuízo da prestação de contas por parte do interventor e da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para indenização porventura cabível.

12.6. Caberá ao interventor decidir pela manutenção ou não dos pagamentos decorrentes das obrigações contraídas pela Concessionária anteriormente à intervenção, tendo em vista a necessidade de continuidade da prestação do serviço concedido.

12.7. Se as receitas da Concessão não forem suficientes para cobrir as despesas necessárias à continuidade do serviço concedido, a ANAC poderá executar a Garantia de Execução Contratual para obter os recursos faltantes.

12.7.1. Caso a garantia não seja suficiente, a Concessionária deverá ressarcir a ANAC, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da requisição nesse sentido.

12.8. Como resultado da intervenção poderá ser considerada extinta a Concessão, obedecendo-se ao disposto no Capítulo XIII e aplicando-se as penalidades cabíveis.

CAPÍTULO XIII - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

13.1. A Concessão considerar-se-á extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer:

- 13.1.1. término do prazo do contrato;
- 13.1.2. encampação;
- 13.1.3. caducidade;
- 13.1.4. rescisão;
- 13.1.5. anulação;
- 13.1.6. relicitação; ou
- 13.1.7. falência ou extinção da concessionária;

13.2. Além das hipóteses previstas no item 13.1, a ocorrência de caso fortuito ou força maior, regularmente comprovado e impeditivo da execução do Contrato, poderá ensejar a extinção da concessão.

13.3. No caso de extinção da Concessão, a ANAC poderá:

- 13.3.1. assumir a prestação do serviço concedido, no local e no estado em que se encontrar;

- 13.3.2. ocupar e utilizar os locais, instalações, equipamentos, materiais e recursos humanos empregados na execução do serviço, necessários à sua continuidade;
- 13.3.3. aplicar as penalidades cabíveis, principalmente pela reversão de bens em desacordo com os termos deste contrato; e
- 13.3.4. reter e executar as garantias contratuais, para recebimento de multas administrativas e ressarcimento de prejuízos causados pela Concessionária.
- 13.4. Durante a vigência do Contrato, a ANAC e terceiros serão autorizados a realizar estudos e visitas técnicas que visem à promoção ou prosseguimento de novos procedimentos licitatórios.
- 13.5. Dois anos antes do término do prazo de vigência do Contrato, a Concessionária deverá apresentar à ANAC a documentação técnica e administrativa, bem como as orientações operacionais necessárias.
- 13.6. Ao término da Concessão, a ANAC irá vistoriar o Aeroporto e lavrar o Termo de Recebimento Definitivo da sua operação. Após a lavratura deste Termo, a Concessionária deverá transferir à União, ou para quem esta indicar, a operação do Aeroporto.
- 13.7. Extinta a Concessão, retornam automaticamente à União os bens reversíveis, nos termos da regulamentação.
- 13.8. Na extinção da Concessão, os bens a serem revertidos à União deverão estar livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos.
- 13.9. Em qualquer caso de extinção da Concessão, a Concessionária deverá elaborar um inventário completo de todos os bens vinculados à Concessão e entregar à ANAC no prazo solicitado.

Seção I – Do Advento do Termo Contratual

- 13.10. O término da vigência contratual implicará, de pleno direito, a extinção da Concessão.
- 13.11. A Concessionária deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com a ANAC para que os serviços objeto da Concessão continuem a ser prestados ininterruptamente, bem como prevenir e mitigar qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos Usuários e dos funcionários do Aeroporto e da ANAC.
- 13.12. Até 2 (dois) anos antes da data do término de vigência da Concessão, a Concessionária apresentará um Programa de Desmobilização Operacional, devendo tal programa ser analisado pela ANAC no prazo máximo de 6 (seis) meses.
- 13.12.1. Ao termo da concessão retornarão à União os bens reversíveis, sem direito a qualquer indenização para a Concessionária.

Seção II – Da Encampação

- 13.13. Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização composta das seguintes parcelas:
- 13.13.1. dos lucros cessantes, calculados com base na expectativa dos anos remanescentes da concessão, limitado no mínimo ao saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária; e
- 13.13.2. custo de desmobilização, incluindo o valor de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e outros terceiros credores da Concessionária, a qualquer título.
- 13.14. A parte da indenização, devida à Concessionária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos Financiadores. O remanescente será pago diretamente à Concessionária.
- 13.15. As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela Concessionária serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos

financiamentos contraídos pela Concessionária para cumprir as obrigações de investimento previstas no Contrato.

Seção III – Da Caducidade

13.16. A caducidade da Concessão poderá ser declarada nos casos enumerados na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas modificações.

13.17. Considera-se passível de decretação de caducidade, na hipótese prevista no art. 38, § 1º, II, da Lei nº 8.987/1995, o descumprimento de obrigações contratuais, legais e decorrentes de normas que possam ter grave impacto negativo na prestação adequada do serviço concedido, destacando-se a reiteração ou o prolongamento dos seguintes descumprimentos contratuais:

13.17.1. não manutenção da vigência dos seguros exigidos pelo Contrato;

13.17.2. não manutenção da integridade da Garantia de Execução Contratual, conforme previsto neste contrato;

13.17.3. fraude comprovada no cálculo do pagamento da Contribuição Variável, especialmente pela redução artificial da base de cálculo, ocasionada, dentre outras hipóteses, pela alteração de dados contábeis da Concessionária e pela contratação de preços artificialmente reduzidos com terceiros.

13.18. A ANAC poderá promover a declaração de caducidade da Concessão, que será precedida do competente processo administrativo para verificação da inadimplência parcial ou total, assegurando-se à Concessionária direito à ampla defesa e ao contraditório.

13.19. A instauração do processo administrativo para declaração da caducidade será precedida de comunicação à Concessionária e aos Financiadores, apontando a situação de inadimplência e concedendo prazo razoável, não inferior a 30 (trinta) dias, para sanar as irregularidades.

13.20. Antes da declaração da caducidade, a ANAC encaminhará uma notificação aos Financiadores para que se manifestem em prazo não inferior a 30 (trinta) dias sobre a intenção de assumir a Concessão.

13.21. O valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados integrará o cálculo da indenização devida à Concessionária em caso de caducidade, descontados:

13.21.1. os prejuízos causados pela Concessionária em decorrência do descumprimento de obrigações contratuais e os valores devidos pela Concessionária à União e à ANAC;

13.21.2. as multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante da indenização; e

13.21.3. quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.

13.22. A parte da indenização, devida à Concessionária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos no Complexo Aeroportuário, poderá ser paga diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente. O remanescente será pago diretamente à Concessionária.

13.23. A declaração de caducidade acarretará, ainda:

13.23.1. a execução da Garantia de Execução do Contrato; e

13.23.2. a retenção de eventuais créditos decorrentes do Contrato, até o limite dos prejuízos causados ao Poder Concedente.

13.24. A declaração da caducidade não acarretará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação a ônus, encargos, obrigações ou compromissos com terceiros assumidos pela Concessionária, notadamente em relação a obrigações de natureza trabalhista, tributária e previdenciária.

Seção IV – Da Rescisão

13.25. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

13.26. A Concessionária somente poderá se desvincular das obrigações assumidas no Contrato, inclusive quanto à continuidade da prestação do serviço, no caso de inadimplência do Poder Concedente, após o trânsito em julgado da decisão judicial que decretar a rescisão do Contrato.

13.27. A indenização devida à Concessionária, no caso de rescisão judicial do Contrato por culpa do Poder Concedente, será equivalente à encampação e calculada na forma prevista no item 13.13 deste Contrato.

Seção V – Da Anulação

13.28. O Contrato somente poderá ser anulado nos termos da lei observando-se os princípios do contraditório e da ampla defesa.

13.29. Caso a Concessionária não tenha dado causa à anulação, a indenização devida será equivalente à encampação e calculada na forma prevista no item 13.13 deste Contrato.

13.30. Caso a Concessionária tenha dado causa à anulação, a indenização devida será equivalente à prevista para a hipótese de caducidade.

Seção VI – Da Relicitação

13.31. A concessão poderá ser extinta por acordo entre Poder Concedente e Concessionária, em procedimento que garanta a continuidade da prestação dos serviços até a celebração de novo ajuste negocial para exploração das infraestruturas aeroportuárias.

13.32. As providências a cargo do Poder Concedente tendentes à relicitação da concessão se iniciam após a qualificação do empreendimento para esse fim específico no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e obedecerão os ritos e procedimentos de que trata a Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, bem como demais atos regulamentares supervenientes, expedidos pelo Poder Executivo Federal.

13.32.1. Cabe à Concessionária requerer a qualificação do contrato para fins de relicitação, demonstrada sua incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

13.33. Para viabilizar a relicitação do contrato, as partes deverão ratificar termo aditivo, cujo conteúdo observará os limites definidos pela legislação em vigor no momento de sua celebração.

13.34. A indenização devida à Concessionária em caso de relicitação será calculada segundo metodologia disciplinada em ato do Poder Concedente.

13.34.1. Integrarão o cálculo da indenização os investimentos em bens reversíveis não amortizados, as multas e demais obrigações de natureza não tributária devidas, bem como o valor relacionado à outorga originalmente pactuada, calculado conforme ato do Poder Concedente.

13.35. Na hipótese de que trata a presente seção, os serviços prestados pela Concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a assunção da operação dos aeroportos pelo novo contratado, conforme modelo de transição a ser definido pelo Poder Concedente.

Seção VII – Da Falência ou Da Extinção da Concessionária

13.36. Na hipótese de extinção do Contrato por falência ou extinção da Concessionária, eventual indenização devida à Concessionária será calculada e paga conforme os critérios previstos para a caducidade da Concessão, na forma dos itens 13.21 e 13.22 deste Contrato.

13.37. Não será realizada partilha do eventual acervo líquido da Concessionária extinta entre seus acionistas antes do pagamento de todas as obrigações perante a ANAC, e sem a emissão de termo de vistoria pela ANAC que ateste o estado em que se encontram os bens vinculados à Concessão.

CAPÍTULO XIV - DOS BENS DA CONCESSÃO

Seção I – Dos Bens Reversíveis

- 14.1. São reversíveis:
- 14.1.1. Todos os bens imóveis e quaisquer benfeitorias localizados no sítio aeroportuário; e
 - 14.1.2. Todos os bens móveis utilizados no processamento de passageiros, aeronaves ou cargas.
- 14.2. Os bens reversíveis decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser amortizados no prazo da Concessão, nos termos da regulação vigente.

Seção II – Do Controle Patrimonial

- 14.3. A Concessionária deverá manter sistema de controle patrimonial de todos os bens da concessão, capaz de gerar o Relatório Interno de Bens, conforme definido no item 14.5.1.
- 14.3.1. É assegurado à ANAC o acesso irrestrito e imediato ao sistema de controle patrimonial da concessionária.
- 14.4. O controle patrimonial dar-se-á por meio dos seguintes relatórios:
- 14.4.1. Relatório Interno de Bens – RIB;
 - 14.4.2. Relatório Externo de Bens – REB;
 - 14.4.3. Relatório de Movimentação de Bens – RMB.

Subseção I – Do Relatório Interno de Bens - RIB

- 14.5. A Concessionária deverá enviar o RIB anualmente à ANAC até 15 de maio.
- 14.5.1. O RIB deverá refletir a situação dos bens da concessão em 31 de dezembro do exercício anterior e conter: código e descrição patrimonial da Concessionária e da Infraero, esse para os bens transferidos pelo Poder Público; código e descrição da Conta Contábil; classificação de reversibilidade; código e descrição do centro de custos a que pertence; aeroporto em que se encontra; data de início de operação; data de início de depreciação ou amortização; intervalo de depreciação/amortização; quantidade; unidade de medida; custo de aquisição; o valor residual; valor depreciável/amortizável; valor da depreciação ou amortização acumulada e valor líquido contábil; além de outras previstas em regulamentação específica.
 - 14.5.2. Os dados constantes no RIB deverão estar conciliados com aqueles constantes nas Demonstrações Financeiras.
 - 14.5.3. Caso a data de referência do primeiro REB, disposta no item 14.6.1, seja no segundo semestre do primeiro ano de operação do aeroporto pela concessionária, a data de referência temporal do primeiro RIB será 31 de dezembro do ano subsequente.

Subseção II – Do Relatório Externo de Bens - REB

- 14.6. A Concessionária deverá enviar o REB periodicamente à ANAC, contendo as mesmas informações previstas para o RIB, a ser realizado por empresa especializada independente, indicada,

contratada e remunerada pela Concessionária.

14.6.1. O primeiro REB deverá refletir a situação dos bens recebidos pela Concessionária e deverá ser enviado à ANAC em até 180 (cento e oitenta) dias após o final do estágio 2 da Fase I-A.

14.6.2. O último REB a ser enviado à ANAC deverá refletir a situação dos bens em 31 de dezembro do antepenúltimo ano de operação da concessionária.

14.6.3. A partir de 31 de dezembro do ano de final do Estágio 2 da Fase I-A, os demais REB deverão ser enviados quinquenalmente à ANAC, até 15 de maio, refletindo a situação dos bens em 31 de dezembro do exercício anterior.

Subseção III – Do Relatório de Movimentação de Bens - RMB

14.7. A partir da assunção das operações pela Concessionária, esta deverá enviar o RMB à ANAC, em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada semestre, refletindo a situação dos bens em 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano.

14.7.1. O RMB deverá indicar, minimamente:

14.7.1.1. Quanto aos bens adquiridos: código patrimonial e contábil; descrição detalhada; tipo de bem; data de início de operação; custo de aquisição, e classificação de reversibilidade;

14.7.1.2. Quanto aos bens alienados: código patrimonial e contábil, motivo da alienação; situação do bem; estado de conservação; valor e data de alienação; nome e CNPJ do adquirente, número da nota fiscal; e, quando aplicável, o código patrimonial do bem que o substituiu e classificação de reversibilidade.

14.7.1.3. Quanto aos bens doados: comprovante de doação, emitido pelo donatário, indicando o código patrimonial dos bens objeto da doação e a respectiva data.

14.7.1.4. Eventual transferência de bens entre aeroportos sob o mesmo contrato de concessão.

14.7.2. Para os casos de alienação, substituição ou doação de bens que sejam considerados de alto valor, o RMB deverá ser acompanhado de laudo emitido por empresa ou profissional competente que ateste o motivo do desfazimento.

Seção III – Do Desfazimento dos Bens da Concessão

14.8. Ficam previamente autorizadas pela ANAC a alienação ou doação de bens móveis reversíveis, observado o disposto no item 14.8.1.

14.8.1. A Concessionária deverá solicitar autorização prévia para alienação de bens móveis considerados reversíveis nos casos de:

14.8.1.1. Risco de extinção antecipada da concessão;

14.8.1.2. Nos últimos 02 (dois) anos da concessão; ou

14.8.1.3. Nos casos definidos em regulamentação específica.

14.9. A Concessionária fica obrigada a manter, em estado adequado de funcionamento, conservação e segurança, até o término da concessão, todos os bens reversíveis, obrigando-se a substituí-los sempre que por desgaste, avaria ou obsolescência se mostrem inadequados aos fins a que se destinam.

14.10. As receitas advindas de alienações de bens reversíveis repassados pelo Poder Público deverão ser discriminadas em conta contábil específica.

Seção IV – Da Reversão dos Bens

14.11. Com o advento do termo do Contrato de Concessão, reverterão à União todos os bens

reversíveis, nos termos deste contrato e da regulamentação do setor.

14.12. Os bens revertidos à União deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da Concessão, pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor.

14.13. No caso de extinção antecipada da concessão, os recursos auferidos pela Concessionária em decorrência das alienações de bens repassados pelo Poder Público serão descontados do valor de eventual indenização.

Seção V – Da lista de bens do Anexo 24

14.14. Caso algum dos bens listados no Anexo 24 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto, e informados à ANAC conforme itens 2.22.11.1 e 2.22.11.2, a ANAC comunicará a ocorrência à Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, para imediata instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação.

14.14.1. Persistindo a ausência do bem após esse período, o valor correspondente será calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil e poderá ser abatido da parcela de contribuição variável ou ser paga diretamente à Concessionária pela Secretaria Nacional de Aviação Civil – Ministério da Infraestrutura, nos termos da legislação em vigor.

14.14.2. Compete à Secretaria Nacional de Aviação Civil definir a alternativa a ser adotada nos termos do item anterior.

CAPÍTULO XV - DAS CONSULTAS AOS USUÁRIOS

15.1. A Concessionária deverá consultar anualmente as partes interessadas relevantes, independentemente das consultas específicas tratadas no item 15.2, com o objetivo de promover maior transparência na relação com os usuários:

15.1.1. As consultas anuais devem envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos que afetem seus usuários.

15.1.2. As consultas específicas tratadas no item 15.2 podem ser feitas junto às consultas anuais, a critério da Concessionária.

15.2. Além do disposto no item 15.1, a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação, pelo menos, ao seguinte:

15.2.1. Suas propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA, em particular no que se refere aos projetos de investimentos e à elaboração do Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI, do Plano de Qualidade de Serviço – PQS e dos Acordos de Nível de Serviço;

15.2.2. Suas propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, nos termos da Seção II do Capítulo XI;

15.2.3. Suas propostas de tarifação, nos termos da Seção I do Capítulo IV.

15.3. O objetivo das consultas é induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas.

15.3.1. Para tanto, a Concessionária deve estipular os procedimentos de forma a promover a efetividade das consultas, seguindo boas práticas a exemplo daquelas recomendadas em manuais de organizações internacionais tais como International Civil Aviation Organization (ICAO), Internacional Air Transport Association (IATA) e Airports Council Internacional (ACI), devendo, em particular:

15.3.1.1. Estabelecer prazo razoável para o recebimento de manifestações das partes interessadas relevantes e garantir que essas tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas.

15.3.1.2. Levar essas manifestações em consideração na elaboração de suas propostas finais.

15.4. A Concessionária deverá, por meio de protocolos ou relatórios, conforme previsto em cláusulas específicas nos Capítulos II, IV e XI e no Anexo 02 – PEA, comprovar o cumprimento, nos termos do item 15.3, das consultas previstas nos itens 15.1 e 15.2, descrevendo as negociações e apresentando os entendimentos alcançados entre as partes.

15.5. A Concessionária poderá, em acordo com as partes interessadas relevantes e comunicando previamente a ANAC, substituir os relatórios e protocolos vigentes por novos, observando as disposições contratuais referentes ao objeto da consulta.

15.6. A ANAC poderá publicar documentos de orientação sobre o escopo definido nos itens 15.1 e 15.2 e sobre procedimentos de consulta e publicação de documentos, sem prejuízo de regulamentação posterior.

15.7. Na ausência de cláusula específica que delimite as partes interessadas relevantes que deverão ser consultadas nos casos previstos nos itens 15.1 e 15.2, cabe à Concessionária identificá-las e consultá-las.

15.7.1. Em caso de omissão ou dúvida da concessionária, a ANAC poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas.

15.8. As consultas às partes interessadas relevantes podem ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.

CAPÍTULO XVI - DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

16.1. A partir da assinatura do Contrato, a Concessionária poderá selecionar os empregados da Infraero que serão definitivamente transferidos para a Concessionária, cabendo a estes empregados a decisão de continuar na Infraero ou aceitar a transferência que somente ocorrerá, efetivamente, ao final do Estágio 2 da Fase I-A.

16.1.1. A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização.

16.2. Aos empregados da Infraero que forem transferidos à Concessionária em até 18 (dezoito) meses a partir do final do Estágio 2 da Fase I-A deverão ser assegurados os seguintes direitos:

16.2.1. garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2020;

16.2.2. garantia de manutenção da vinculação ao Infraprev – Instituto Infraero de Seguridade Social.

16.3. A Concessionária deverá cumprir, mediante formalização de Convênio de Adesão com o Infraprev, todas as obrigações de patrocinador do Plano de Benefícios, nas mesmas condições praticadas pela Infraero, para os empregados que aceitarem a transferência para a Concessionária.

16.4. A Concessionária deverá, até o final da Fase I-A, elaborar plano de carreira e de cargos e salários, levando em conta o tratamento justo e equitativo para todos os empregados.

16.4.1. O plano de carreira e de cargos e salários deve ser apresentado em assembleia aos funcionários antes de iniciada a transferência efetiva para a Concessionária.

CAPÍTULO XVII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Seção I – Da Documentação Técnica

17.1. Todos os projetos e documentação técnica, relacionados com as especificações técnicas previstas no Contrato e Anexos, serão entregues à ANAC, respeitados os direitos de propriedade industrial.

17.2. A documentação técnica apresentada à Concessionária é de propriedade da ANAC, sendo vedada sua utilização pela Concessionária para outros fins que não os previstos no Contrato. A Concessionária deverá manter rigoroso sigilo a respeito da documentação assim recebida.

Seção II – Da Propriedade Intelectual

17.3. A Concessionária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e outros materiais corpóreos ou não, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento de atividades integradas na Concessão.

17.4. Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas serão transmitidos gratuitamente à ANAC ao final da Concessão.

Seção III – Da Arbitragem

17.5. Serão definitivamente resolvidos por arbitragem, observadas as disposições da presente seção e da Lei n.º 9.307, de 23 de setembro de 1996, todas as controvérsias havidas entre as partes desde que relativas a direitos patrimoniais disponíveis, exclusivamente decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionadas, assim definidas nos termos da Lei n.º 13.448/2017 e regulamentação superveniente, verificadas durante a execução ou após a extinção do contrato, após a decisão definitiva da autoridade competente.

17.5.1. O processo de arbitragem terá início mediante comunicação remetida por uma parte à outra, requerendo a instalação do Tribunal Arbitral, indicando a instituição arbitral pretendida, na forma do item 17.7, e detalhando a matéria em torno da qual gira a controvérsia, as partes envolvidas, descrição dos fatos, pedidos e documentos comprobatórios.

17.6. Para os fins do item 17.5, considera-se definitiva a decisão proferida por autoridade administrativa competente quando sobre ela recaia a preclusão administrativa.

17.7. A arbitragem de que trata a presente Seção será institucional, de direito, observadas as normas de direito material brasileiro, devendo as partes, de comum acordo, designar a instituição arbitral que conduzirá o procedimento de acordo com o seu Regulamento de Arbitragem e obedecidas as regras previstas nos itens subsequentes.

17.7.1. Não havendo consenso entre as partes, a Agência Nacional de Aviação Civil indicará uma das seguintes instituições: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia.

17.7.2. O Tribunal Arbitral será composto por 03 (três) árbitros, sendo 01 (um) nomeado pela parte requerente, 01 (um) nomeado pela parte requerida. O terceiro árbitro, que presidirá o Tribunal Arbitral, será indicado pelos dois outros árbitros nomeados pelas partes.

17.7.3. Caso a designação do presidente do Tribunal Arbitral não ocorra no prazo de 30 (trinta) dias corridos, a contar da nomeação do segundo árbitro, ou não haja consenso na escolha, a instituição arbitral eleita procederá à sua nomeação, nos termos do seu Regulamento de Arbitragem.

17.7.4. O disposto nos itens 17.7 e 17.7.1 não impede que as partes, de comum acordo e mediante decisão fundamentada, optem pelo estabelecimento de tribunal ad hoc, o qual estará sujeito às Regras de Arbitragem da *United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*.

17.8. O idioma a ser utilizado no processo de arbitragem será a língua portuguesa, devendo a parte que quiser produzir provas em idioma estrangeiro ou indicar testemunhas que não falem o português providenciar a necessária tradução ou intérprete, conforme o caso.

17.9. Brasília, no Distrito Federal, Brasil, será a sede da arbitragem e o lugar da prolação da sentença arbitral.

17.9.1. A sentença arbitral somente poderá adotar, como fundamento jurídico, normas de direito material brasileiro.

17.10. No que tange às matérias submetidas a arbitragem, fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal da Justiça Federal exclusivamente para:

17.10.1. O requerimento de medidas cautelares ou de urgência antes da remessa dos autos da arbitragem ao Tribunal Arbitral;

17.10.2. O ajuizamento da ação de anulação prevista na art. 33, caput, da Lei nº 9.307/96; e

17.10.3. A execução judicial da sentença arbitral.

17.11. Para os fins do item 17.10.1, havendo necessidade de medidas cautelares ou de urgência antes de instituída a arbitragem, a parte interessada poderá requerê-las diretamente ao Poder Judiciário, com fundamento na legislação aplicável, cessando sua eficácia se a arbitragem não for requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão.

17.11.1. O Tribunal Arbitral deverá decidir, tão logo instalado e antes de qualquer outra providência processual, pela preservação, modificação ou cessação dos efeitos da tutela provisória obtida antecipadamente por uma das partes em processo judicial.

17.11.2. As partes concordam que qualquer medida cautelar ou urgente que se faça necessária após a instauração da arbitragem será unicamente requerida ao Tribunal Arbitral.

17.11.3. Disposições sobre árbitro de emergência previstas no regulamento da instituição arbitral eleita não se aplicarão, observando-se, caso necessário, o disposto no Capítulo IV-A Lei nº 9.307, de 23 de setembro 1996.

17.12. As despesas com a realização da arbitragem serão antecipadas pela Concessionária, incluídos os honorários dos árbitros, eventuais custos de diligências ou perícias e demais despesas com o procedimento, devendo cada parte arcar com a remuneração e demais custos de seus assistentes técnicos, os quais não serão ressarcidos pela parte vencida.

17.12.1. Os honorários dos árbitros serão fixados pela instituição arbitral eleita, ou tribunal *ad hoc*, quando fundamentadamente estabelecido, sempre em parâmetros razoáveis, considerando a complexidade da matéria que lhes for submetida, o tempo demandado e outras circunstâncias relevantes do caso, segundo as práticas de mercado e o respectivo regulamento.

17.12.2. Ao final do procedimento arbitral, a Concessionária, se vencedora, poderá ser restituída das custas e despesas que houver adiantado, conforme determinado pela sentença arbitral, incluídas as despesas e os honorários advocatícios fixados nos termos dos artigos 84 e 85 da Lei n.º 13.105, de 16 de março de 2015, o Código de Processo Civil ou norma que os suceda, à exceção da remuneração e demais custos do assistente técnico que não serão objeto de restituição.

17.12.2.1. Não será devido nenhum outro ressarcimento de despesas de uma parte com sua própria representação, especialmente honorários advocatícios contratuais.

17.12.3. No caso de procedência parcial do pleito levado ao Tribunal Arbitral, os custos serão divididos entre as Partes na proporção da sucumbência de cada uma, ressalvada determinação diversa fundamentada na sentença arbitral.

17.13. Ressalvada a hipótese de deferimento de medida cautelar ou de urgência, a submissão à arbitragem, nos termos desta Seção, não exige o Poder Concedente ou a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste contrato.

17.14. O procedimento arbitral deverá observar o princípio da publicidade, nos termos da Legislação Brasileira, resguardados os dados confidenciais nos termos deste contrato. A divulgação das informações ao público ficará a cargo da instituição arbitral que administrar o procedimento e será feita

preferencialmente por via eletrônica.

17.15. A ANAC poderá editar ato regulamentar superveniente relativo à arbitragem ou a outros meios alternativos de solução de conflitos em conformidade com as regras desta Seção.

Seção IV – Do Foro

17.16. Fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao presente Contrato, observado disposto no item 17.5 do presente contrato.

E, por se acharem justas e contratadas, firmam as partes o presente Contrato, tudo perante as testemunhas abaixo:

**Agência Nacional de Aviação Civil
Poder Concedente**

**SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S/A
Concessionária**

**Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso
Operadores Aeroportuários**

Testemunhas:

**Adriano Pinto de Miranda
Matrícula SIAPE 1572677**

**Jacqueline de Azevedo Silva
Matrícula SIAPE 1602318**



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 12:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3047479** e o código CRC **832AFBB2**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo nº 00058.019408/2019-16

ANEXO 1 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

TERMO DE COMPROMISSO SOBRE AS OBRIGAÇÕES DO GRUPO CONTROLADOR

(DENOMINAÇÃO SOCIAL), entidade organizada e constituída de acordo com a legislação brasileira (ou do país de origem), com sede na cidade de _____, estado de _____, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas sob o nº. _____, representada na forma de seus atos constitutivos pelos Srs. _____(doravante);

(DENOMINAÇÃO SOCIAL), entidade organizada e constituída de acordo com a legislação brasileira (ou do país de origem), com sede na cidade de _____, estado de _____, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas sob o nº. _____, representada na forma de seus atos constitutivos pelos Srs. _____(doravante);

(...)

Conjuntamente denominados GRUPO CONTROLADOR, FIRMAM, o presente TERMO DE COMPROMISSO, pelo qual se obrigam a:

1. Manter acordo de acionistas, com a vinculação de pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, nos termos da lei, vedando a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das ações vinculadas e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título sem a prévia e expressa anuência da ANAC, observados os prazos e regras do Contrato de Concessão.
2. Submeter os acordos de acionistas firmados e suas posteriores alterações à aprovação prévia da ANAC.
3. Responder, solidariamente, na hipótese de assunção do controle acionário da Concessionária pelas entidades financiadoras, pela integralização do valor da parcela faltante do capital social da Concessionária.

Brasília, _____, de _____, de _____

Acionista

Acionista

(...)



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 12:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3047938** e o código CRC **458FBBCB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP
70308-200
Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato n° 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo n° 00058.019408/2019-16

ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA)

1. INTRODUÇÃO

1.1. O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, prevê as especificações mínimas requeridas para os terminais de passageiros, investimentos iniciais para melhoria da infraestrutura, as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura, estabelece o nível de serviço por meio dos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, delimita os Indicadores de Qualidade do Serviço, prevê a metodologia de definição do Fator Q e estabelece os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Para os fins do presente PEA, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

2.1.1. **ACI:** Avaliação das Condições das Instalações, um dos relatórios componentes do PGI;

2.1.2. **Balanceamento:** refere-se à compatibilidade da capacidade operacional de cada componente aeroportuário com a capacidade do(s) Terminal(is) de Passageiros conforme o nível de serviço estabelecido no PEA, de forma a atender adequadamente a demanda ao longo de todo período da concessão;

2.1.3. **Demanda Prevista:** demanda projetada pela Concessionária no PGI;

2.1.4. **Especificações mínimas do Terminal de Passageiros:** diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento dos terminais de passageiros;

2.1.5. **Hora Pico:** a 30ª (trigésima) hora rodada mais movimentada dentro de um ano civil;

2.1.6. **IFR:** *Instrument Flight Rules* (Regras de Voo por Instrumentos);

2.1.7. **Parâmetros Mínimos de Dimensionamento:** indicadores do nível de serviço que deve ser observado na execução do contrato e que nortearão o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura, conforme Apêndice B.

2.1.8. **PNAE:** Passageiro com necessidades de assistência especial. Entende-se por PNAE pessoa com deficiência, idoso com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro;

2.1.9. **PMI:** Programa de Melhorias da Infraestrutura; um dos relatórios componentes do PGI;

2.1.10. **Plano de Qualidade de Serviço:** plano que detalhará as atividades da Concessionária com vistas ao atendimento dos indicadores de qualidade de serviço previstos neste PEA;

2.1.11. **Revisão Antecipada do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária em decorrência da demanda real em Hora Pico em determinado ano superar em mais de 30% (trinta por cento) a Demanda Prevista no PGI para a Hora Pico do mesmo ano;

2.1.12. **Revisão Ordinária do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária a cada 5 (cinco) anos contados de qualquer dos seguintes eventos: primeira apresentação do PGI última Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI;

2.1.13. **Revisão Voluntária do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária de maneira espontânea e anterior ao período de 5 (cinco) anos previsto para a Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI.

2.2. Sem prejuízo das definições acima, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos escritos neste PEA com a inicial em maiúscula e nele não definidos terão o significado fixado no capítulo Definições do Contrato.

3. OBJETO DA CONCESSÃO

3.1. Constitui objeto da Concessão dos Complexos Aeroportuários a execução das seguintes atividades, que devem ser cumpridas pela Concessionária durante todo o prazo da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações previstas no Contrato:

3.1.1. A prestação dos serviços de embarque, desembarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme descrito no Anexo 4 – Tarifas, bem como todos os demais serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária;

3.1.2. A exploração eficiente dos Complexos Aeroportuários, de forma a obter Receitas Não Tarifárias e disponibilizar aos Usuários a infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento dos Complexos Aeroportuários;

3.1.3. A manutenção de todas as instalações, bens e equipamentos existentes e implementados nos Complexos Aeroportuários, conforme a legislação e regulamentação em vigor;

3.1.4. A execução das melhorias no prazo previsto neste PEA, com vistas a ampliar e adequar a infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários e a qualidade dos serviços prestados aos Usuários;

3.1.5. O pleno atendimento ao nível de serviço previsto neste PEA durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, mediante a realização dos investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários; e

3.1.6. O balanceamento entre as instalações necessárias para o adequado atendimento dos Usuários durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, em especial entre os terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras.

3.2. Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, inclusive quando prestados por meio da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA), a aquisição, instalação, operação e manutenção dos equipamentos relacionados aos seguintes serviços e facilidades:

3.2.1. Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);

3.2.2. Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);

3.2.3. Meteorologia (MET);

3.2.4. Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM);

3.2.5. Busca e Salvamento (SAR); e

3.2.6. Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta), que são de responsabilidade da Concessionária.

3.3. A Concessionária será responsável pelos custos decorrentes da eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 3.2.1 a 3.2.6, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária ou exigência contratual, inclusive a construção de novas instalações com características construtivas similares às instalações desativadas, com toda a infraestrutura necessária e suficiente para que os equipamentos de responsabilidade do Poder Público estejam aptos a operar.

3.4. A Concessionária poderá, após anuência prévia do órgão competente, realizar investimentos e benfeitorias relacionadas aos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, ressalvado que sob nenhuma hipótese fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4. COMPLEXO AEROPORTUÁRIO

4.1. A situação jurídica dos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco objeto do presente Contrato é a seguinte:

4.1.1. A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice F deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

4.1.2. As áreas e instalações destinadas exclusivamente às atividades militares situadas nos sítios aeroportuários não são integrantes do objeto da Concessão.

4.1.3. As áreas civis utilizadas pelo Comando da Aeronáutica COMAER para a prestação dos serviços de navegação aérea são classificadas como especiais, conforme diretrizes estabelecidas na Portaria Conjunta SAC/MTPA-COMAER/MD nº 06, de 05 de setembro de 2018, não podendo ser utilizadas pela Concessionária.

4.1.3.1. Caso haja interesse da Concessionária na utilização das áreas especiais, a mesma realocará, às suas expensas, as instalações e equipamentos em operação para outras áreas do sítio aeroportuário, desde que haja anuência prévia do COMAER, cabendo a este definir as especificações para a realocação.

4.1.3.2. Efetivadas as realocações necessárias, as novas áreas destinadas aos serviços de navegação aérea serão automaticamente classificadas como especiais, ficando disponíveis para utilização da Concessionária aquelas que perderem tal destinação.

4.1.4. Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Contrato, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas no item 1 do Apêndice F.

4.1.5. Caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse e exploração das áreas descritas no item 2 do Apêndice F.

4.1.6. Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional.

5. ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS

5.1. As ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes, bem como, a construção de novos terminais de passageiros deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.

5.2. A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.

5.3. Os terminais de passageiros deverão oferecer conforto ambiental aos Usuários, em especial, térmico, acústico, luminoso e ergonômico.

5.4. Deverão dispor de sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

5.5. As circulações internas aos Componentes Operacionais e entre eles deverão ser capazes de atender adequadamente aos fluxos demandados na hora pico, além de proporcionar aos Usuários visão desobstruída, percursos desimpedidos e simplificados.

5.5.1. Os corredores, conectores e demais ligações devem dispor de espaços suficientes para comportar os diferentes sentidos de fluxo e situações como, deslocamentos de pessoas com e sem carrinhos de bagagens, com e sem bagagens de mão, PNAE, fluxos de embarque e desembarque no mesmo ambiente, entre outros.

5.6. O planejamento deverá considerar a distância que os passageiros percorrerão em seus fluxos operacionais de embarque e desembarque.

5.6.1. No caso de haver grandes distâncias a serem percorridas nos terminais pelos passageiros, deverão ser disponibilizadas alternativas para auxiliar o deslocamento de pessoas, como esteiras rolantes, veículos motorizados, opções de trajetos mais curtos aos PNAE e outros usuários com dificuldades de locomoção, facilidades e fluxos simplificados aos passageiros em conexão, entre outros.

5.7. A integração do sistema de acesso aos terminais de passageiros com os diversos modos de transporte urbano deverá ser objeto de estudo quando da elaboração dos anteprojetos, os quais deverão, durante toda a Concessão, no que couber ao aeroporto, prever os espaços e infraestrutura para que essa integração ocorra de forma eficiente e simplificada ao Usuário.

5.8. O dimensionamento dos acessos aos terminais de passageiros, incluindo o meio-fio para embarque e para desembarque no lado terra, deverá levar em consideração os diferentes modos de transporte utilizados pelos passageiros para acessar os terminais, prevendo espaços e condições adequadas.

5.9. Os terminais de passageiros deverão ser dotados dos equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, sistema de sonorização, assentos e mobiliários ergonômicos, incorporando as melhores práticas nacionais e internacionais em edificações similares.

5.10. Os requisitos, especificações e procedimentos não detalhados neste Contrato deverão seguir a regulamentação específica do setor e, subsidiariamente, as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e de outras entidades ou referências técnicas de reconhecimento internacional no tema.

5.11. Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 5.1. a 5.10.

6. MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Aeroporto de Cuiabá

6.1. Durante a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.1.1. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

6.1.2. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito no item 6.1 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.2. Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.2.1. Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.2.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 4C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, com acesso direto das aeronaves às cabeceiras, em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

6.2.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 4C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.2.3. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.3. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.3.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.3.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

Aeroporto de Rondonópolis

6.4. Durante a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.4.1. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas, e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda em embarque e em desembarque equivalente a 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade.

6.4.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e de partida, nesta ordem, ocorrem em tempo menor ou igual a 45 (quarenta e cinco) minutos.

6.4.1.2. Caso o aeroporto não tenha operado voos regulares será considerada, para o cálculo da demanda, a quantidade de 70 (setenta) assentos, para fins de adimplemento do item 6.4.1.

6.4.2. Os investimentos mencionados no item 6.4.1 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.5. Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.5.1. Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.5.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.5.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.5.3. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.6. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.6.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.6.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

Aeroporto de Alta Floresta

6.7. Durante a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação

da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.7.1. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas, e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda em embarque e em desembarque equivalente a 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade.

6.7.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e de partida, nesta ordem, ocorrem em tempo menor ou igual a 45 (quarenta e cinco) minutos.

6.7.1.2. Caso o aeroporto não tenha operado voos regulares será considerada, para o cálculo da demanda, a quantidade de 70 (setenta) assentos, para fins de adimplemento do item 6.7.1.

6.7.2. Os investimentos mencionados no item 6.7.1 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.8. Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.8.1. Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.8.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a eficácia do contrato.

6.8.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.8.3. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.9. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.9.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.9.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

Aeroporto de Sinop

6.10. Durante a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.10.1. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas, e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda em embarque e em desembarque equivalente a 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade.

6.10.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e de partida, nesta ordem, ocorrem em tempo menor ou igual a 45 (quarenta e cinco) minutos.

6.10.1.2. Caso o aeroporto não tenha operado voos regulares será considerada, para o cálculo da demanda, a quantidade de 70 (setenta) assentos, para fins de adimplemento do item 6.10.1.

6.10.2. Os investimentos mencionados no item 6.10.1 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.11. Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seu

Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.11.1. Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.11.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a eficácia do contrato.

6.11.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.11.3. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.12. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.12.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.12.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

6.13. Os prazos a que se referem os itens 6.1 a 6.12 poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de:

6.13.1. Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e

6.13.2. Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

6.13.3. Atraso na execução das obras decorrente de demora na liberação das áreas, ainda que por período inferior ao previsto no item 5.2.4. do Contrato de Concessão.

6.13.4. Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 6.13, comprometerem a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observados os itens 5.2.1 e 5.2.3 do Contrato de Concessão.

7. PLANO DE GESTÃO DA INFRAESTRUTURA

7.1. Em até 12 (doze) meses, a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.

7.1.1. A Concessionária deverá apresentar a Revisão Antecipada do PGI sempre que a demanda efetiva de passageiros na Hora-Pico mensurada durante o período de 1 (um) ano exceder em 30% (trinta por cento) a Demanda Prevista no PGI vigente para o mesmo período.

7.1.2. A Concessionária poderá realizar a Revisão Voluntária do PGI sempre que julgar oportuno.

7.2. O PGI deve assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento ao nível de serviço e à manutenção do balanceamento da capacidade das infraestruturas aeroportuárias e demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período compreendido no PGI.

7.3. Ao apresentar o PGI, a Concessionária deverá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4 do Contrato, demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no Aeroporto.

7.4. O PGI deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às atividades da Concessionária.

7.5. O PGI vinculará a Concessionária, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste PEA, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PGI.

7.5.1. A vinculação prevista neste parágrafo, não alcança as estimativas de valores para a execução dos investimentos planejados. Tais valores servem para que a Concessionária demonstre à ANAC a existência de planejamento financeiro compatível com o plano de manutenção, melhorias e expansão da infraestrutura.

7.5.2. Os prazos para cumprimento de obrigações previstas no PGI poderão ser ampliados, motivadamente, desde que ocorridas as hipóteses dispostas no item 6.13 deste PEA.

7.5.2.1. Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 7.5.2, comprometerem a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observados os itens 5.2.1 e 5.2.3 do Contrato de Concessão.

7.6. A Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos dos Aeroportos para desenvolver o PGI. A Concessionária deverá assegurar que o PGI é consistente com os demais planos ou programas existentes, elaborados ou não pela Concessionária.

7.7. O objetivo do PGI é proporcionar a melhoria contínua das instalações e sistemas dos aeroportos, avaliando periodicamente suas condições e planejando sua manutenção e modernização. O PGI deverá identificar e priorizar os projetos necessários à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados.

7.8. A ANAC utilizará o PGI para fins de monitoramento da Concessão. A ausência de qualquer manifestação da ANAC não significará a anuência em relação ao planejamento assumido pela Concessionária.

7.9. Caso o planejamento da Concessionária implique no descumprimento de qualquer obrigação contratual, a Concessionária estará sujeita às penalidades previstas no Contrato e deverá implementar as medidas necessárias para o atendimento do nível de serviço estabelecido e da manutenção do balanceamento da capacidade das infraestruturas aeroportuárias, sem direito a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

7.10. O PGI deverá identificar os principais componentes da infraestrutura aeroportuária, incluindo:

- 7.10.1. Sistema de pistas;
- 7.10.2. Pátio de aeronaves;
- 7.10.3. Vias de serviço;
- 7.10.4. Terminais de passageiros;
- 7.10.5. Terminais de cargas;
- 7.10.6. Estacionamento de veículos;
- 7.10.7. Vias de acesso e circulação interna;
- 7.10.8. Demais instalações para funcionamento do Aeroporto.

7.11. O PGI deverá apresentar os seguintes relatórios: Avaliação das Condições das Instalações (ACI), e Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI).

7.11.1. Avaliação das Condições das Instalações;

7.11.1.1. A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), contemplando as instalações e sistemas de grande porte, considerando, ao menos, as instalações, requisitos e classificações apresentadas no Apêndice A deste PEA.

7.11.1.2. Com base na avaliação do impacto nas operações devido às condições das instalações avaliadas, a Concessionária deverá indicar as melhorias e manutenções que devem ser realizadas imediatamente, em função de questões de segurança, bem como melhorias e manutenções programadas.

7.11.1.3. A Concessionária deverá identificar as datas para que as ações de melhorias ou manutenções imediatas e de curto prazo estejam concluídas, bem como, informar os períodos ou frequências que as demais melhorias ou manutenções serão realizadas.

7.11.2. Programa de Melhorias da Infraestrutura;

7.11.2.1. A Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

7.11.2.2. O relatório deverá avaliar o nível de serviço atualmente provido, a capacidade e o balanceamento da infraestrutura do Aeroporto, incluindo todos os componentes operacionais, tais como sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminais.

7.11.2.2.1. A cada apresentação da Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, com a finalidade de demonstrar o balanceamento da infraestrutura planejada para os próximos 5 (cinco) anos, o PMI deverá apresentar o relatório da simulação computacional realizada por meio de software dedicado, de modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, dos principais processadores dos sistemas de pista, pátio e terminal, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e a previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

7.11.2.2.2. Simulações específicas de sistemas individualizados ou de partes destes, podem ser solicitadas quando da apresentação dos anteprojetos, conforme item 2.25. do Contrato de Concessão.

7.11.2.3. A cada Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, a previsão de demanda deverá ser atualizada e detalhada, apresentando os níveis de movimentação de aeronaves e de passageiros em termos anuais e de Hora Pico para os 20 (vinte) anos seguintes, mesmo que extrapole o prazo do Contrato de Concessão.

7.11.2.4. O PMI deverá identificar o nível de movimentação anual de aeronaves e o nível de passageiros na Hora Pico que ensejarão obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço estabelecido e do balanceamento da capacidade, constituindo estes eventos os Gatilhos de Investimento.

7.11.2.5. O PMI deverá apresentar os investimentos programados para o atendimento balanceado da Demanda Prevista para o período de vigência contratual, considerando o nível de serviço do PEA.

7.11.2.6. O PMI deverá apresentar descrição das intervenções previstas para ocorrerem no prazo de 10 (dez) anos, com os devidos desenhos necessários para o seu entendimento, indicando as respectivas estimativas de custo, bem como a indicação do cronograma com as datas previstas para início e conclusão.

8. DA QUALIDADE DE SERVIÇO

8.1. Para fins de monitoramento da Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar as regras aplicáveis a cada aeroporto de acordo com a movimentação anual de passageiros.

8.1.1. Os aspectos referentes à Qualidade de Serviço, cuja aplicabilidade aos aeroportos integrantes do Bloco se encontra disposta nos Apêndices deste PEA, compreenderão as informações referentes:

- 8.1.1.1. ao Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço;
- 8.1.1.2. ao Plano de Qualidade de Serviço;
- 8.1.1.3. à preparação para a aferição dos IQS;
- 8.1.1.4. aos IQS e ao cálculo do Fator Q.

8.2. A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar os componentes a serem pesquisados, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o Fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos nos Apêndices C, D e E deste PEA.

APÊNDICE A

Avaliação das Instalações

1. As instalações avaliadas devem ser classificadas nas seguintes categorias:

Excelente - sem deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos;

Bom - pequenas deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos ou atendidos;

Razoável - pequenas deficiências operacionais, a maioria dos padrões mínimos atendidos, algumas melhorias de instalações ou ações corretivas devem ser consideradas, melhorias de médio/longo prazo devem ser identificadas;

Ruim - significativas deficiências operacionais, falha no cumprimento dos padrões mínimos, melhorias das instalações ou ações corretivas devem ser tomadas no curto prazo;

Crítica - grandes deficiências operacionais, ações corretivas urgentes devem ser tomadas, e/ou questões de segurança estão presentes. Esta categoria também pode incluir melhorias estabelecidas por nova legislação.

Instalações	Requisito
Edifícios	Inspecionar todos os edifícios do Complexo Aeroportuário, sob perspectiva da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita: todas as questões de segurança devem ser identificadas e solucionadas pela Concessionária o mais rapidamente possível.
Sistemas dos edifícios	Inspecionar todos os Sistemas dos edifícios do Complexo Aeroportuário, incluindo os sistemas mecânicos, elétricos, de comunicação e hidráulicos, sob a perspectiva da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
Equipamentos	Inspecionar todos os equipamentos do Complexo Aeroportuário (por exemplo, equipamentos de manutenção), sob a perspectiva da segurança operacional: todas as questões de segurança devem ser identificadas e solucionadas pela Concessionária o mais rapidamente possível.
Utilidades (serviços públicos)	Inspecionar as utilidades (serviços públicos) relevantes do Complexo Aeroportuário, incluindo galerias de águas pluviais, sistema de esgotamento sanitário, fornecimento de energia elétrica, fornecimento de água, tecnologia, automação e telecomunicações.
Pavimento do lado ar	Inspecionar o pavimento do lado ar do Complexo Aeroportuário, incluindo pistas de pouso e decolagem, pistas de taxi, pátio de aeronaves e vias de serviço.

APÊNDICE B

Tabela 1 - Parâmetros Mínimos de Dimensionamento - Nível de Serviço Estabelecido

Componente	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: área necessária por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos)	m ² /ocup.	2,3	2,3
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	20	20
Saguão de desembarque: área necessária por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos)	m ² /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	15	25
Área para formação de filas			
Check-in e despacho	m ² /ocup	1,3	1,8
	min	20	30
Inspeção de segurança	m ² /pax	1,0	1,0
	min	10	15
Emigração e imigração	m ² /pax	-	1,0
	min	-	10
Aduana	m ² /ocup	-	1,7
	min	-	10
Salas de embarque			
Máxima ocupação das salas	%	65	65
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70	70
Área necessária para passageiros sentados	m ² /pax	1,7	1,7
	min	40	60
Área necessária para passageiros em pé	m ² /pax	1,2	1,2
	min	20	20
Sala de desembarque: área necessária por passageiro aguardando bagagem	m ² /pax	1,7	1,7
	min	30	45
Esteiras motorizadas para restituição de bagagens	quantidade	≥ 1	

1. Os parâmetros mínimos de dimensionamento consideram apenas as áreas estritamente operacionais para processamento, não incluindo áreas de circulação. A observância dos parâmetros mínimos de dimensionamento, que representam o nível de serviço estabelecido para monitoramento do gatilho de investimento, significa que:

$$\frac{CHp_i}{DHP_i} \geq 1, \text{ sendo que } CHp_i = \frac{Ad_i}{Emp_i \times To_i} \times 60$$

Onde:

CHp_i – capacidade na hora pico do componente “i” (pax/hora);

DHP_i – demanda na hora pico do componente “i” (pax/hora);

Ad_i – área disponível no componente “i” (m²);

Emp_i – espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m²/pax);

To_i – tempo de ocupação no componente “i” (minuto).

2. Os tempos de ocupação e a relação visitante-acompanhante por passageiro poderão ser atualizados por meio de pesquisa e observação do comportamento dos usuários do aeroporto nos horários de pico, a cada revisão do PGI.

2.1. Os demais parâmetros estabelecidos nesse Apêndice poderão ser atualizados durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão.

3. A Concessionária deverá observar as disposições sobre apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária previstas na Resolução ANAC n° 464, de 22 de fevereiro de 2018, ou de norma que a substituir.

4. A Concessionária deverá enviar, até o dia 1° de fevereiro de cada ano, relatório com informações referentes ao nível de serviço atingido na Hora-Pico, para cada um dos componentes que constam deste Apêndice, acompanhado da memória de cálculo.

4.1. As informações devem se referir ao período compreendido entre o dia 1° de janeiro e 31 de dezembro do ano anterior ao do envio.

5. A partir do início da Fase II de execução do Contrato de Concessão, nos aeroportos enquadrados nas faixas 2 e 3, nos termos do apêndice G, o percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a:

- 65% (sessenta e cinco por cento), para voos domésticos;
- 95% (noventa e cinco por cento), para voos internacionais.

APÊNDICE C

Aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço

1. A Concessionária deverá dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.
2. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:
 - 2.1. Identificador único e sequencial;
 - 2.2. Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
 - 2.3. Dados de contato do manifestante;
 - 2.4. Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento;
3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.
4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:
 - 4.1. Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
 - 4.2. Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastrear-las;
 - 4.3. Registro das ações já realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.
5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

Do Plano de Qualidade de Serviço - PQS

6. O PQS deverá demonstrar que a Concessionária planejou e implementará medidas adequadas para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos Usuários, cumprindo, ao menos, os parâmetros exigidos por este PEA, pelo Contrato e seus Anexos e demais regulamentações vigentes.
7. O primeiro PQS deverá ser encaminhado até o mês de setembro do ano do terceiro Reajuste.
 - 7.1. Os demais PQS deverão ser encaminhados até o mês de setembro anterior a cada Reajuste.
8. O Plano de Qualidade Serviço terá vigência durante o ano calendário posterior à data definida para sua apresentação.
9. O PQS deverá compreender, minimamente, o seguinte conteúdo:
 - 9.1. Definição de responsabilidades, procedimentos e requisitos mínimos de qualificação para a equipe dedicada ao atendimento aos Usuários;
 - 9.2. Programa de capacitação e treinamento para a equipe dedicada ao atendimento aos Usuários;
 - 9.3. Sistematização das necessidades dos Usuários;
 - 9.4. Protocolos de assistência ao passageiro;
 - 9.5. Serviços de informação;
 - 9.6. Sítio eletrônico do aeroporto na rede mundial de computadores com os serviços de informação disponibilizados aos Usuários;
 - 9.7. Padrões mínimos de serviços;
 - 9.8. Relatório de Qualidade de Serviço;
 - 9.9. Plano de Ação.
10. Na elaboração do PQS, a Concessionária deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às suas atividades.
11. O PQS vinculará à Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste Apêndice, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PGI.
12. A Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos do Aeroporto para desenvolver o PQS. A Concessionária deverá assegurar que o PQS é consistente com os demais planos existentes, elaborados ou não pela Concessionária.
13. O Relatório de Qualidade de Serviço – RQS, parte integrante do PQS, deve contemplar os IQS descritos neste Apêndice, que incluirá os indicadores utilizados para estabelecer o Fator Q, componente da fórmula de reajuste da receita teto prevista no Contrato, bem como o registro de reclamações, denúncias, sugestões e elogios recebidos pelos diversos canais de comunicação da Concessionária com a comunidade aeroportuária.
 - 13.1. O RQS deve mostrar como o Fator Q foi calculado a partir do desempenho mensal de cada um dos IQS para fins de reajuste.
 - 13.2. Para cada um dos componentes pesquisados, a Concessionária deverá apresentar histórico das avaliações dos Usuários, comparando-as com os resultados anteriores.

14. Com base nas informações do RQS, a Concessionária deverá elaborar Plano de Ação, baseado em estudo técnico, para as áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, a fim de suprir as deficiências apontadas, englobando treinamento de pessoal, melhorias físicas e mudanças de procedimentos.

14.1. O plano deverá apresentar, ainda, ações para mitigar e corrigir problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastrear-las.

15. Na produção do PQS, a Concessionária deve consultar as Empresas Aéreas usuárias do aeroporto, devendo demonstrar no PQS apresentado à ANAC como as sugestões e demandas das Empresas Aéreas foram consideradas, conforme os termos constantes do Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários do Contrato de Concessão.

15.1. A Concessionária deverá encaminhar, juntamente com o PQS apresentado à ANAC, relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4 do Contrato.

16. A Concessionária deverá encaminhar juntamente com o PQS, os protocolos de concordância, elaborados nos termos do item 15.4 do Contrato, referentes aos Acordos de Nível de Serviço entre a Concessionária e Empresas Aéreas atuantes no Aeroporto.

16.1. Considera-se Acordo de Nível de Serviço aquele celebrado entre a Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária e as Empresas Aéreas com o objetivo de proporcionar a melhoria dos serviços prestados, a eficiência das operações e definir os compromissos alocados às partes envolvidas.

16.2. A cada atualização dos Acordos de Nível de Serviços, o novo protocolo deverá ser encaminhado à ANAC no prazo de 30 (trinta) dias.

16.3. Caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, relatório de consulta, elaborado nos termos do item 15.4 do Contrato, que comprove a realização da negociação entre as partes, contendo ainda as divergências encontradas e justificativas para não realização do Acordo.

Da Preparação para aferição dos IQS

17. A Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento, realizar a coleta de informações, realizar a pesquisa e realizar o cálculo dos itens descritos neste Apêndice.

17.1. O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de veto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.

17.2. Os IQS deverão ser aferidos mensalmente de acordo com o disposto neste Apêndice.

17.3. A Concessionária deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos neste Apêndice.

17.4. A Concessionária também publicará mensalmente, de forma acessível, no sítio eletrônico do Aeroporto, um relatório do desempenho do serviço, identificando o padrão pertinente e o histórico do desempenho mensal para os IQS.

17.5. A metodologia para realização da pesquisa de que trata o item 17 observará a regulamentação editada pela ANAC. No caso de ausência de metodologia regulamentada, a Concessionária deverá apresentar metodologia própria, observadas as disposições contratuais, para aprovação pela ANAC.

18. A ANAC poderá requisitar que a empresa de pesquisa e/ou a Concessionária utilize sistema, software, regra ou aplicativo especificado pela Agência para realização, registro, gravação dos áudios de entrevistas, cálculo ou consolidação dos IQS.

19. A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários.

Dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS e do Cálculo do Fator Q

20. Os padrões e metas dos IQS estão definidos neste Apêndice. O Fator Q a ser considerado no reajuste da receita teto anual, conforme estabelecido no Contrato de Concessão, será calculado anualmente pelo somatório dos possíveis decréscimos e acréscimos descritos neste Apêndice.

21. Os IQS passarão a ser aferidos em até 60 (sessenta) dias após o término da Fase I-A.

22. O Fator Q somente incidirá a partir do terceiro reajuste, incluindo este.

22.1. Para o cálculo do Fator Q, serão considerados dados coletados no período entre agosto do ano anterior ao reajuste a julho do ano do reajuste.

23. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo IQS por 2 (dois) períodos, consecutivos ou alternados, em um prazo de 5 (cinco) anos, configura infração sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas, exceto para os IQS elencados na categoria Check-in e no Índice de Satisfação.

23.1. O período que trata o item 23 coincide com o definido no item 22.1, durante todo o período em que o Fator Q produzir efeitos no Reajuste.

23.2. Serão levados em consideração, de forma individual, para verificação da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, os IQS relacionados na Tabela 2 deste apêndice, desde que tenham padrão estabelecido.

24. Os acréscimos associados ao cumprimento das metas dos componentes onde se aplicam bônus ao Fator Q serão integrais (cem por cento) durante todo o período em que o Fator Q produzir efeitos no Reajuste.

25. Os decréscimos associados ao não cumprimento dos padrões dos componentes onde se aplicam o Fator Q serão integrais (cem por cento) durante todo o período em que o Fator Q produzir efeitos no Reajuste.

Indicadores de Qualidade de Serviço

26. Os Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS incluem os seguintes aspectos:

- Serviços diretos;
- Disponibilidade de equipamentos;
- Instalações Lado Ar; e
- Pesquisa de Satisfação dos Passageiros.

27. 14 (catorze) indicadores serão considerados no cálculo anual do Fator Q para seu decréscimo, dentre os quais 9 (nove) são elegíveis para bonificação.

28. O Fator Q resultante será aplicado ao reajuste da receita teto, conforme fórmula prevista no Contrato de Concessão, e poderá variar de 7,5% (sete e meio por cento) de decréscimo a 2% (dois por cento) de bônus.

29. Por ocasião do cálculo do reajuste anual, a Concessionária poderá apresentar para avaliação da ANAC informações e esclarecimentos sobre fatos, atividades e serviços desempenhados por delegatárias ou órgãos públicos e companhias aéreas que tenham impactado na qualidade dos serviços prestados no aeroporto.

30. A Concessionária deverá manter registros detalhados das medições, que poderão ser auditados pela ANAC a qualquer tempo.

31. A Tabela 1 apresenta todos os Indicadores de Qualidade de Serviço, que deverão ser aferidos mensalmente e constar no Relatório de Qualidade de Serviço, com destaque aos itens que serão considerados no cálculo do Fator Q.

Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço

Aspectos	Indicadores
Serviços Diretos	1. Tempo na fila de inspeção de segurança (Q)
	2. Tempo de atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial – PNAE
	3. Elevadores, escadas e esteiras rolantes (Q)
Disponibilidade de Equipamentos	4. Sistema de processamento de bagagens (embarque) (Q)
	5. Sistema de restituição de bagagens (desembarque) (Q)
	6. Pontes de embarque (Q)
Instalações Lado Ar	7. Atendimento em Pontes de Embarque (Q)
Inspeção de Segurança	8. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança
	9. Organização do processo de inspeção de segurança
	10. Atendimento e cortesia dos funcionários da fila de inspeção de segurança
Mobilidade	11. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)
	12. Disponibilidade de informações de voos (Q)
	13. Distância caminhada no terminal
Conveniência	14. Qualidade e variedade de restaurantes/instalações para alimentação (Q)
	15. Qualidade e variedade de lojas/estabelecimentos comerciais
	16. Disponibilidade de bancos, caixas eletrônicos e casas de câmbio
Serviços Básicos	17. Limpeza de banheiros (Q)
	18. Disponibilidade de banheiros
	19. Qualidade de rede sem fio e outras conexões de internet disponibilizadas pelo operador aeroportuário (Q)
	20. Disponibilidade de carrinhos para bagagem nas áreas públicas
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros	21. Conforto nas áreas de embarque
	22. Conforto térmico (Q)
	23. Conforto acústico (Q)
	24. Limpeza geral do aeroporto
Acesso	25. Facilidade para entrar ou sair de veículo na via de acesso junto à entrada do terminal (meio-fio) (Q)
	26. Disponibilidade de vagas de estacionamento
	27. Qualidade das instalações do estacionamento
Valor	28. Relação Preço-Qualidade dos estacionamentos
	29. Relação Preço-Qualidade dos restaurantes
	30. Relação Preço-Qualidade das lojas
Check-in	31. Tempo de espera de check-in no aeroporto
	32. Eficiência do processo de check-in no aeroporto
	33. Atendimento e cortesia dos funcionários do check-in
Satisfação	34. Satisfação geral
	35. Atendimento das expectativas
	36. Comparação com um aeroporto ideal

Obs: Indicadores marcados com "Q" correspondem aqueles que integram o Fator Q

32. A tabela 2 apresenta os indicadores com suas respectivas métricas e valores de referência.

Tabela 2 - Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q

Categoria	Critério	Ví	Padrão	Meta	Intervalo	Decréscimo	Bônus
Serviços Diretos						-2,00%	0,00%
Filas de inspeção de segurança	Percentual de passageiros aguardando até 5 minutos	90,00%	95,00%	-	-	-1,00%	-
	Percentual de passageiros aguardando até 15 minutos	95,00%	99,50%	-	-	-1,00%	-
Tempo de atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE	Percentual mínimo de atendimentos de embarque, avisados previamente (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 30 minutos	-	95,00%	-	-	-	-
	Percentual mínimo de atendimentos de embarque, sem aviso prévio (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 35 minutos	-	95,00%	-	-	-	-
	Percentual mínimo de atendimentos de desembarque, avisados previamente (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 30 minutos	-	95,00%	-	-	-	-
	Percentual mínimo de atendimentos de desembarque, sem aviso prévio (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 35 minutos	-	95,00%	-	-	-	-

Disponibilidade de Equipamentos						-2,00%	0,80%
Elevadores, escadas e esteiras rolantes	Percentual do tempo de disponibilidade do equipamento	99,00%	99,80%	100,00%	-	-0,50%	0,20%
Sistema de processamento de bagagens (embarque)		99,00%	99,80%	100,00%	-	-0,50%	0,20%
Sistema de restituição de bagagens (desembarque)		99,00%	99,80%	100,00%	-	-0,50%	0,20%
Pontes de embarque		99,00%	99,80%	100,00%	-	-0,50%	0,20%
Instalações Lado Ar						-1,50%	0,40%
Atendimento em pontes de embarque	Percentual do movimento de passageiros domésticos atendidos em Ponte de Embarque	65,00%	75,00%	95,00%	-	-1,00%	0,30%
	Percentual do movimento de passageiros internacionais atendidos em Ponte de Embarque	95,00%	97,00%	99,00%	-	-0,50%	0,10%
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros						-2,00%	0,80%
Inspeção de Segurança	Tempo de espera na fila de inspeção de segurança	-	3,80	-	-	-	-
	Organização do processo de Inspeção de Segurança	-	4,00	-	-	-	-
	Atendimento e cortesia dos funcionários da fila de inspeção de segurança	-	4,20	-	-	-	-
Mobilidade	Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)	3,60	3,90	4,10	0,06	-0,30%	0,20%
	Disponibilidade de informações de voos (Q)	3,70	4,00	-	0,06	-0,20%	-
	Distância caminhada no terminal	-	3,80	-	-	-	-
Conveniência	Qualidade e variedade de restaurantes/instalações para alimentação (Q)	3,10	3,50	3,80	0,04	-0,20%	-
	Qualidade e variedade de lojas/estabelecimentos comerciais	-	3,40	-	-	-	-
	Disponibilidade de bancos, caixas eletrônicos e casas de câmbio	-	3,40	-	-	-	-
Serviços Básicos	Limpeza de banheiros (Q)	3,60	4,00	4,30	0,04	-0,30%	0,20%
	Disponibilidade de banheiros	-	4,00	-	-	-	-
	Qualidade de rede sem fio e outras conexões de internet disponibilizadas pelo operador aeroportuário (Q)	3,10	3,40	3,70	0,07	-0,30%	0,20%
	Disponibilidade de carrinhos para bagagem nas áreas públicas	-	4,00	-	-	-	-
Ambiente	Conforto nas áreas de embarque	-	3,60	-	-	-	-
	Conforto térmico (Q)	3,70	4,00	-	0,04	-0,20%	-
	Conforto acústico (Q)	3,60	3,90	4,10	0,06	-0,30%	0,20%
Acesso	Limpeza geral do aeroporto	-	4,20	-	-	-	-
	Facilidade para entrar ou sair de veículo na via de acesso junto à entrada do terminal (meio-fio) (Q)	3,20	3,50	-	0,10	-0,20%	-
	Disponibilidade de vagas de estacionamento	-	3,20	-	-	-	-
Valor	Qualidade das instalações do estacionamento	-	3,50	-	-	-	-
	Relação Preço-Qualidade dos estacionamentos	-	3,50	-	-	-	-
	Relação Preço-Qualidade dos restaurantes	-	3,20	-	-	-	-
Check-in	Relação Preço-Qualidade das lojas	-	3,20	-	-	-	-
	Tempo de espera de check-in no aeroporto	-	-	-	-	-	-
	Eficiência do processo de check-in no aeroporto	-	-	-	-	-	-
	Atendimento e cortesia dos funcionários do check-in	-	-	-	-	-	-
Total						-7,50%	2,00%

33. Para fins de comparação entre os valores dos IQS com seus respectivos valores de referências, definidos na Tabela acima, serão utilizadas duas casas decimais.

34. O cálculo da parcela do reajuste relativa ao Fator Q será realizado conforme critérios abaixo.

34.1. Para os Indicadores relacionados ao Aspecto “Serviços Diretos”:

Se $R(i) < Vi(i)$;

$$Q(i) = \text{Decréscimo}(i)$$

Se $Vi(i) \leq R(i) < \text{Padrão}(i)$;

$$Q(i) = \text{Decréscimo}(i) \times \left(\frac{R(i) - \text{Padrão}(i)}{Vi(i) - \text{Padrão}(i)} \right)^{0,5}$$

Se $R(i) \geq \text{Padrão}(i)$;

$$Q(i) = 0$$

34.2. Para os Indicadores relacionados aos Aspectos “Disponibilidade de Equipamentos” e “Instalações do Lado Ar”:

Se $R(i) < Vi(i)$;

$$Q(i) = \text{Decréscimo}(i)$$

Se $Vi(i) \leq R(i) < \text{Padrão}(i)$;

$$Q(i) = 0$$

Se $\text{Padrão}(i) \leq R(i) < \text{Meta}(i)$;

$$Q(i) = \text{Bônus}(i) \times \left(\frac{R(i) - \text{Padrão}(i)}{\text{Meta}(i) - \text{Padrão}(i)} \right)^2$$

Se $R(i) \geq Meta(i)$;

$$Q(i) = Bônus(i)$$

34.3. Para os Indicadores relacionados ao Aspecto “Pesquisa de Satisfação de Passageiros”:

Se $R(i) < Vi(i)$;

$$Q(i) = Decréscimo(i)$$

Se $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i) - Intervalo(i)$;

$$Q(i) = Decréscimo(i) \times \left(\frac{R(i) - (Padrão(i) - Intervalo(i))}{Vi(i) - (Padrão(i) - Intervalo(i))} \right)^{0,5}$$

- Caso não haja previsão de Meta para o Indicador:

Se $Padrão(i) - Intervalo(i) \leq R(i)$

$$Q(i) = 0$$

- Caso haja previsão de Meta para o Indicador:

Se $Padrão(i) - Intervalo(i) \leq R(i) < Padrão(i) + Intervalo(i)$;

$$Q(i) = 0$$

Se $Padrão(i) + Intervalo(i) \leq R(i) < Meta(i)$;

$$Q(i) = Bônus(i) \times \left(\frac{R(i) - (Padrão(i) + Intervalo(i))}{Meta(i) - (Padrão(i) + Intervalo(i))} \right)^2$$

Se $R(i) \geq Meta(i)$;

$$Q(i) = Bônus(i)$$

onde:

R(i) = Resultado do Indicador (i)

Q(i) = Resultado do Fator Q do Indicador (i)

Vi(i) = Valor Inferior do Indicador (i), definido na Tabela 2

Meta(i) = Meta do Indicador (i), definido na Tabela 2

Intervalo(i) = Intervalo do Indicador (i), definido na Tabela 2

Decréscimo(i) = Valor de decréscimo do Indicador (i), definido na Tabela 2

Bônus(i) = Valor de bônus do Indicador (i), definido na Tabela 2

35. O Resultado final do Fator Q, para um determinado período, é dado pelo somatório dos Q(i) de cada indicador elegível para decréscimo e bônus.

$$Fator Q = \sum Q(i)$$

36. O nível máximo de redução em virtude de falhas de serviço em um dado ano do Contrato será igual ou inferior a 7,5% da receita teto no período referente ao reajuste. Este inclui qualquer aumento das reduções por falha persistente no serviço.

Aumento dos Decréscimos Tarifários por Falha Persistente no Serviço

37. O decréscimo é aumentado quando houver falha persistente do serviço em cada medição. A falha persistente no serviço é caracterizada quando o desempenho da Concessionária para um determinado IQS estiver abaixo do padrão especificado por 3 (três) meses consecutivos dentro de um ano, ou por um total de 6 (seis) meses dentro de um ano, então o percentual de redução estabelecido na Tabela 2 deve ser aumentado em 50% (cinquenta por cento) para esse Indicador para o período de avaliação.

38. Serão levados em consideração para efeitos do Aumento das Reduções por Falha Persistente no Serviço todos os Indicadores elegíveis para decréscimo do Fator Q. Os decréscimos quando somados, após aumento das reduções, estarão limitados ao valor máximo de 7,5% (sete e meio por cento).

Serviços diretos

39. A medição dos Tempos de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança será contada a partir do momento no qual o passageiro para na fila de inspeção até o momento em que o mesmo deposita seus objetos na esteira do Raio-X, ou o momento em que o passageiro atravessa o pórtico detector de metais, o que ocorrer primeiro.

40. A medição dos Tempos de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança deverá ser feita em todos os canais de inspeção e nos horários de maior movimento do aeroporto.

41. O resultado do Indicador Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança deverá ser calculado a partir do Percentual de passageiros aguardando até 5 (cinco) e até 15 (quinze) minutos, conforme a seguinte fórmula:

- Percentual de passageiros aguardando até 5 (cinco) minutos

$$R_{F5\%} = \left(\frac{TF5}{TF} \right) \times 100$$

- Percentual de passageiros aguardando até 15 (quinze) minutos

$$R_{F15\%} = \left(\frac{TF15}{TF} \right) \times 100$$

onde:

$R_{F5\%}$ – Percentual de passageiros aguardando até 5 (cinco) minutos;

$R_{F15\%}$ – Percentual de passageiros aguardando até 15 (quinze) minutos;

TF5 – Quantidade de registros em que os passageiros aguardaram até 5 (cinco) minutos na fila;

TF15 – Quantidade de registros em que os passageiros aguardaram até 15 (quinze) minutos na fila;

TF – Total de registros de medição de tempo de fila.

42. Para o indicador Tempo de Atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial (PNAE) será avaliado o tempo para disponibilização do equipamento de ascenso e descenso para embarque e desembarque em aeronaves, excluídos os atendimentos realizados em Ponte de Embarque.

43. O resultado do Indicador Tempo de Atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial (PNAE) deverá ser calculado a partir do percentual de atendimentos de embarque e desembarque, com aviso prévio e sem aviso prévio, com tempo inferior aos valores de referência definido na Tabela 2, conforme a seguinte fórmula:

- Percentual de atendimentos de embarque, avisados previamente (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 30 (trinta) minutos

$$R_{EA30} = \frac{EA30}{TEA_{PNAE}} \times 100$$

- Percentual de atendimentos de embarque, sem aviso prévio (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos

$$R_{ESA35} = \frac{ESA35}{TESA_{PNAE}} \times 100$$

- Percentual de atendimentos de desembarque, avisados previamente (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 30 (trinta) minutos

$$R_{DA30} = \frac{DA30}{TDA_{PNAE}} \times 100$$

- Percentual de atendimentos de desembarque, sem aviso prévio (Art. 21 da Res. 280), com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos

$$R_{DSA35} = \frac{DSA35}{TDSA_{PNAE}} \times 100$$

onde:

R_{EA30} – Percentual de atendimentos de embarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 (trinta) minutos;

R_{ESA35} – Percentual de atendimentos de embarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos;

R_{DA30} – Percentual de atendimentos de desembarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 (trinta) minutos;

R_{DSA35} – Percentual de atendimentos de desembarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos;

EA30 – Quantidade de atendimentos de embarques de PNAE, com aviso prévio, com tempo inferior a 30 (trinta) minutos;

TEA_{PNAE} – Quantidade total de atendimentos de embarques de PNAE com aviso prévio;

ESA35 – Quantidade de atendimentos de embarques de PNAE, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos;

TESA_{PNAE} – Quantidade total de atendimentos de embarques de PNAE sem aviso prévio;

DA30 – Quantidade de atendimentos de desembarques de PNAE, com aviso prévio, com tempo inferior a 30 (trinta) minutos;

TDA_{PNAE} – Quantidade total de atendimentos de desembarques de PNAE com aviso prévio;

DSA35 – Quantidade de atendimentos de desembarques de PNAE, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 (trinta e cinco) minutos;

TDSA_{PNAE} – Quantidade total de atendimentos de desembarques de PNAE sem aviso prévio;

Disponibilidade de Equipamentos e Instalações

44. Os parâmetros de disponibilidade têm por objetivo avaliar a capacidade das instalações de desempenhar o seu papel quando utilizadas pelas companhias aéreas e pelos passageiros, e que não estejam fora de uso devido a panes ou manutenção não planejada.

45. A Concessionária deverá registrar as seguintes informações:

- a) Horário em que as falhas foram registradas (ou que a instalação ficou inoperante por outros motivos);
- b) Horário em que o equipamento ou a instalação afetada voltou a operar;
- c) O motivo da paralisação, incluindo quaisquer circunstâncias onde o problema não foi

causado pela Concessionária.

46. Sempre que possível, e eficaz em termos de custo, a medição deve ser automatizada e avanços nesse sentido devem ser relatados no PQS.

47. A indisponibilidade de itens de equipamentos e instalações devido a um ou mais dos seguintes fatores são excluídos da medição de desempenho dos IQS. Não serão contabilizados para fins de avaliação da disponibilidade, a interrupção da operação devido a:

- a) Manutenção planejada para um período de menor movimento, como parte da programação anual previamente submetida à ANAC;
- b) Inspeções estabelecidas por lei;
- c) Paralisações por motivos de segurança, assim entendidas as ações e recursos utilizados para proteger a integridade física ou patrimonial de terceiros, de risco real ou iminente, e que as referidas disposições não sejam resultado de qualquer falha atribuída à Concessionária e/ou empresas subcontratadas;
- d) Indisponibilidade devido a obras de infraestrutura nas instalações ou nas imediações da instalação ou equipamento desde que a ANAC e os usuários tenham sido notificados com a devida antecedência;
- e) Indisponibilidade decorrente do uso inapropriado por terceiros (tais como empresas aéreas, passageiros ou pessoal de manuseio de solo);
- f) Eventos de força maior que afetem partes substanciais do Aeroporto, incluindo fenômenos climáticos extremos, greves, incêndios, evacuações de segurança e incidentes de terrorismo.

48. Os resultados dos Indicadores relativos a Disponibilidade de Equipamentos deverá ser calculado a partir do percentual de disponibilidade real dos equipamentos, conforme a seguinte fórmula:

$$R_{D\%}(t) = \left(1 - \frac{IDr}{Dt - (IDm + IDo)}\right) \times 100$$

onde:

$R_{D\%}(i)$ - Resultado do Indicador (i) relativo a disponibilidade de equipamentos;

IDr - Indisponibilidade real; ou seja, o tempo em que o equipamento ou instalação fica indisponível para uso durante determinado período, excluídas as situações previstas no Item 47 deste apêndice;

Dt - Disponibilidade teórica; ou seja, o tempo em que o equipamento ou instalação deve ser disponibilizado para uso durante determinado período, baseado nas horas de operação diária do aeroporto;

IDm - Tempo em que o equipamento ou instalação fica indisponível para uso durante determinado período devido a manutenção planejada para um período de menor movimento, conforme Item 47, a) deste apêndice.

IDo - Tempo em que o equipamento ou instalação fica indisponível para uso durante determinado período devido a outros motivos, conforme Item 47, letras b), c), d), e) e f) deste apêndice.

Instalações Lado Ar

49. O Indicador Atendimento em Pontes de Embarque deverá ser medido em todos os terminais de passageiros do aeroporto, fazendo-se a distinção entre passageiros domésticos e internacionais.

50. O resultado do Indicador Atendimento em Pontes de Embarque será calculado a partir do número de passageiros que embarcaram e desembarcaram em pontes de embarque e do total de passageiros que embarcaram e desembarcaram no aeroporto, considerando voos regulares e não regulares realizados por empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo público, exceto passageiros de aeronaves cujas características físicas impeçam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado, conforme fórmulas abaixo:

- Percentual do movimento de passageiros domésticos atendidos em Ponte de Embarque

$$R_{AD\%} = \frac{PD}{TD - TED} \times 100$$

- Percentual do movimento de passageiros internacionais atendidos em Ponte de Embarque

$$R_{AI\%} = \frac{PI}{TI - TEI} \times 100$$

onde:

$R_{AD\%}$ - Atendimento de passageiros domésticos em pontes de embarque;

$R_{AI\%}$ - Atendimento de passageiros internacionais em pontes de embarque;

PD - Quantidade de passageiros domésticos que embarcaram e desembarcaram em pontes de embarque durante determinado período;

PI - Quantidade de passageiros internacionais que embarcaram e desembarcaram em pontes de embarque durante determinado período;

TD - Total de passageiros domésticos que embarcaram e desembarcaram no aeroporto durante determinado período;

TED - Total de passageiros domésticos que embarcaram e desembarcaram no aeroporto durante determinado período em aeronaves cujas características físicas impediam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado;

TI - Total de passageiros internacionais que embarcaram e desembarcaram no aeroporto durante determinado período;

TEI - Total de passageiros internacionais que embarcaram e desembarcaram no aeroporto durante determinado período em aeronaves cujas características físicas impediam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado.

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros

51. As perguntas da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão entregues e coletadas nos portões de embarque, ou através de entrevista direta. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o Aeroporto.

51.1. As entrevistas em português deverão ser realizadas sempre de forma direta.

52. Alinhada às melhores práticas internacionais, a amostra de entrevistas deverá representar pelo menos 0,05% (cinco centésimos por cento) dos passageiros que estão embarcando no Aeroporto, escalonada durante cada mês, e com no mínimo 150 (cento e cinquenta) entrevistas por mês. Em terminais onde a proporção de passageiros internacionais ultrapassar 20% (vinte por cento), a amostragem mínima será aplicada separadamente para os passageiros domésticos e internacionais.

53. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e dos períodos matutino, vespertino e noturno, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.

54. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do Aeroporto conforme a seguinte escala:

Muito Bom	Bom	Satisfatório	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

55. O Resultado de cada indicador de Pesquisa de Satisfação de Passageiros será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme fórmula abaixo:

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

onde:

R(i)– Resultado do Indicador “i” referente a Pesquisa de Satisfação de Passageiros;

P_i(x) – Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante determinado período;

n – Quantidade de respostas válidas para o indicador “i” durante determinado período;

56. Além dos indicadores definidos na Tabela 2, devem fazer parte da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros o monitoramento dos seguintes indicadores relativos ao índice de satisfação:

Tabela 3 - Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação

	Satisfação geral
Satisfação	Atendimento das expectativas
	Comparação com um aeroporto ideal

57. As perguntas relacionadas aos indicadores de índice de satisfação devem seguir a escala de 1 (um) a 10 (dez), sendo 1 (um) “Discordo Totalmente” e 10 (dez) “Concordo Totalmente”.

APÊNDICE D

Aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax e inferior a 5 mi/pax

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço

1. A Concessionária deverá dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.

2. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:

- 2.1. Identificador único e sequencial;
- 2.2. Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
- 2.3. Dados de contato do manifestante;
- 2.4. Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento;

3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.

4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:

- 4.1. Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
- 4.2. Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-

las;

4.3. Registro das ações já realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.

5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

Da Preparação para aferição dos IQS

6. A Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento, realizar a coleta de informações, realizar a pesquisa e realizar o cálculo dos itens descritos neste Apêndice.

6.1. O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de veto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.

6.2. Os IQS deverão ser aferidos mensalmente de acordo com o disposto neste Apêndice.

6.3. A Concessionária deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos neste Apêndice.

6.4. A Concessionária também publicará mensalmente, de forma acessível, no sítio eletrônico do Aeroporto, um relatório do desempenho do serviço, identificando o padrão pertinente o histórico do desempenho mensal para os IQS.

6.5. A metodologia para realização da pesquisa de que trata o item 6 observará a regulamentação editada pela ANAC. No caso de ausência de metodologia regulamentada, a Concessionária deverá apresentar metodologia própria, observadas as disposições contratuais, para aprovação pela ANAC.

7. A ANAC poderá requisitar que a empresa de pesquisa e/ou a Concessionária utilize sistema, software, regra ou aplicativo especificado pela Agência para realização, registro, gravação dos áudios de entrevistas, cálculo ou consolidação dos IQS.

8. A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários.

Dos Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS

9. Os padrões dos IQS estão definidos neste Apêndice.

10. Os IQS passarão a ser aferidos em até 60 (sessenta) dias após o término da Fase I-A.

11. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo Indicador de Qualidade de Serviço (IQS) – além de 3 (três) meses em um prazo de 12 (doze) meses, configura condição sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas, exceto para os indicadores elencados na categoria Check in e no Índice de Satisfação.

11.1. Para efeitos do disposto no item 11, serão considerados os dados coletados no período entre agosto de um ano e julho do ano seguinte.

11.2. Serão levados em consideração, de forma individual, para verificação da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, os IQS relacionados na Tabela 2 deste apêndice, desde que tenham padrão estabelecido.

Indicadores de Qualidade de Serviço

12. Os Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS incluem os seguintes aspectos:

- Pesquisa de Satisfação dos Passageiros.

13. Os indicadores a serem considerados na Pesquisa de Satisfação de Passageiros a ser realizada nos aeroportos são aqueles constantes da Tabela 1 deste Apêndice.

14. A Concessionária deverá manter registros detalhados das medições, que poderão ser auditados pela ANAC a qualquer tempo.

15. A Tabela 1 apresenta todos os Indicadores de Qualidade de Serviço, que deverão ser aferidos mensalmente nos aeroportos e constar no Relatório de Qualidade de Serviço.

Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço

Aspectos	Indicadores
Inspeção de Segurança	1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança
	2. Organização do processo de inspeção de segurança
	3. Atendimento e cortesia dos funcionários da fila de inspeção de segurança
Mobilidade	4. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal
	5. Disponibilidade de informações de voos
	6. Distância caminhada no terminal
Conveniência	7. Qualidade e variedade de restaurantes/instalações para alimentação
	8. Qualidade e variedade de lojas/estabelecimentos comerciais
	9. Disponibilidade de bancos, caixas eletrônicos e casas de câmbio
Serviços Básicos	10. Limpeza de banheiros
	11. Disponibilidade de banheiros
	12. Qualidade de rede sem fio e outras conexões de internet disponibilizadas pelo operador aeroportuário
	13. Disponibilidade de carrinhos para bagagem nas áreas públicas
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros	14. Conforto nas áreas de embarque
	15. Conforto térmico
	16. Conforto acústico
	17. Limpeza geral do aeroporto
Acesso	18. Facilidade para entrar ou sair de veículo na via de acesso junto à entrada do terminal (meio-fio)
	19. Disponibilidade de vagas de estacionamento
	20. Qualidade das instalações do estacionamento
Valor	21. Relação Preço-Qualidade dos estacionamentos
	22. Relação Preço-Qualidade dos restaurantes
	23. Relação Preço-Qualidade das lojas
Check-in	24. Tempo de espera de check-in no aeroporto
	25. Eficiência do processo de check-in no aeroporto
	26. Atendimento e cortesia dos funcionários do check-in
Satisfação	27. Satisfação geral
	28. Atendimento das expectativas
	29. Comparação com um aeroporto ideal

16. A Tabela 2 apresenta os indicadores com seus respectivos valores de referência.

Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros			
Categoria	Indicador	Critério	Padrão
Inspeção de Segurança	Tempo de espera na fila de inspeção de segurança	Aferição por meio de pesquisa de satisfação dos passageiros	3,80
	Organização do processo de Inspeção de Segurança		4,00
	Atendimento e cortesia dos funcionários da fila de inspeção de segurança		4,20
Mobilidade	Facilidade de encontrar seu caminho no terminal		3,90
	Disponibilidade de informações de voos		4,00
	Distância caminhada no terminal		3,80
Conveniência	Qualidade e variedade de restaurantes/instalações para alimentação		3,50
	Qualidade e variedade de lojas/estabelecimentos comerciais		3,40
	Disponibilidade de bancos, caixas eletrônicos e casas de câmbio		3,40
Serviços Básicos	Limpeza de banheiros		4,00
	Disponibilidade de banheiros		4,00
	Qualidade de rede sem fio e outras conexões de internet disponibilizadas pelo operador aeroportuário		3,40
	Disponibilidade de carrinhos para bagagem nas áreas públicas		4,00
Ambiente	Conforto nas áreas de embarque		3,60
	Conforto térmico		4,00
	Conforto acústico		3,90
	Limpeza geral do aeroporto		4,20
Acesso	Facilidade para entrar ou sair de veículo na via de acesso junto à entrada do terminal (meio-fio)		3,50
	Disponibilidade de vagas de estacionamento		3,20
	Qualidade das instalações do estacionamento		3,50
Valor	Relação Preço-Qualidade dos estacionamentos		3,50
	Relação Preço-Qualidade dos restaurantes		3,20
	Relação Preço-Qualidade das lojas		3,20
Check-in	Tempo de espera de check-in no aeroporto		-
	Eficiência do processo de check-in no aeroporto		-
	Atendimento e cortesia dos funcionários do check-in		-

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros

17. As perguntas da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão entregues e coletadas nos portões de embarque, ou através de entrevista direta. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o Aeroporto.

17.1. As entrevistas em português deverão ser realizadas sempre de forma direta.

18. Alinhada às melhores práticas internacionais, a amostra deverá contemplar 1.000 (mil) entrevistas anuais com passageiros que estão embarcando no Aeroporto, escalonada durante cada mês, conforme determinação a ser expedida pela ANAC, a qual considerará a distribuição em função da movimentação mensal e sua sazonalidade.

19. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e dos períodos matutino, vespertino e noturno, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.

20. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do Aeroporto conforme a seguinte escala:

Muito Bom	Bom	Satisfatório	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

21. O Resultado de cada indicador de Pesquisa de Satisfação de Passageiros será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme fórmula abaixo:

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

onde:

R(i) – Resultado do Indicador “i” referente a Pesquisa de Satisfação de Passageiros;

P_i(x) – Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante determinado período;

n – Quantidade de respostas válidas para o indicador “i” durante determinado período;

22. Além dos indicadores definidos na Tabela 2, devem fazer parte da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros o monitoramento dos seguintes indicadores relativos ao índice de satisfação:

Tabela 3 - Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação

	Satisfação geral
Satisfação	Atendimento das expectativas
	Comparação com um aeroporto ideal

23. As perguntas relacionadas aos indicadores de índice de satisfação devem seguir a escala de 1 (um) a 10 (dez), sendo 1 (um) “Discordo Totalmente” e 10 (dez) “Concordo Totalmente”.

Do Plano de Qualidade de Serviço – PQS

24. O PQS deverá demonstrar que a Concessionária planejou e implementará medidas adequadas para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos Usuários, cumprindo, ao menos, os parâmetros exigidos por este PEA, pelo Contrato e seus Anexos e demais regulamentações vigentes.

25. O primeiro PQS deverá ser encaminhado até o mês de setembro do ano do terceiro Reajuste.

25.1. Os demais PQS deverão ser encaminhados até o mês de setembro anterior a cada Reajuste.

26. O Plano de Qualidade Serviço terá vigência durante o ano calendário posterior à data definida para sua apresentação.

27. O PQS deverá compreender, minimamente, o seguinte conteúdo:

27.1. Definição de responsabilidades, procedimentos e requisitos mínimos de qualificação para a equipe dedicada ao atendimento aos usuários;

27.2. Programa de capacitação e treinamento para a equipe dedicada ao atendimento aos usuários;

27.3. Sistematização das necessidades dos usuários;

27.4. Protocolos de assistência ao passageiro;

27.5. Serviços de informação;

27.6. Sítio eletrônico do aeroporto na rede mundial de computadores com os serviços de informação disponibilizados aos usuários;

27.7. Padrões mínimos de serviços;

27.8. Relatório de Qualidade de Serviço;

27.9. Plano de Ação.

28. Na elaboração do PQS, a Concessionária deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às suas atividades.

29. O PQS vinculará à Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste Apêndice, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PGI.
30. A Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos do Aeroporto para desenvolver o PQS. A Concessionária deverá assegurar que o PQS é consistente com os demais planos existentes, elaborados ou não pela Concessionária.
31. O Relatório de Qualidade de Serviço – RQS, parte integrante do PQS, deve contemplar os IQS descritos neste Apêndice, bem como o registro de reclamações, denúncias, sugestões e elogios recebidos pelos diversos canais de comunicação da Concessionária com a comunidade aeroportuária.
- 31.1. O RQS deverá demonstrar os resultados aferidos no período entre agosto do ano anterior e julho do ano do envio do PQS.
- 31.2. Para cada um dos componentes pesquisados, a Concessionária deverá apresentar histórico das avaliações dos Usuários, comparando-as com os resultados anteriores.
32. Com base nas informações do RQS, a Concessionária deverá elaborar Plano de Ação, baseado em estudo técnico, para as áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, a fim de suprir as deficiências apontadas, englobando treinamento de pessoal, melhorias físicas e mudanças de procedimentos.
- 32.1. O plano deverá apresentar, ainda, ações para mitigar e corrigir problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-las.
33. Na produção do PQS, a Concessionária deve consultar as Empresas Aéreas usuárias do aeroporto, devendo demonstrar no PQS apresentado à ANAC como as sugestões e demandas das Empresas Aéreas foram consideradas, conforme os termos constantes do Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários do Contrato de Concessão.
- 33.1. A Concessionária deverá encaminhar, juntamente com o PQS apresentado à ANAC, relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.4 do Contrato.
34. A Concessionária deverá encaminhar juntamente com o PQS, os protocolos de concordância, elaborados nos termos do item 15.4 do Contrato, referentes aos Acordos de Nível de Serviço entre a Concessionária e Empresas Aéreas atuantes no Aeroporto.
- 34.1. Considera-se Acordo de Nível de Serviço aquele celebrado entre a Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária e as Empresas Aéreas com o objetivo de proporcionar a melhoria dos serviços prestados, a eficiência das operações e definir os compromissos alocados às partes envolvidas.
- 34.2. A cada atualização dos Acordos de Nível de Serviços, o novo protocolo deverá ser encaminhado à ANAC no prazo de 30 (trinta) dias.
- 34.3. Caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, relatório de consulta, elaborado nos termos do item 15.4 do Contrato, que comprove a realização da negociação entre as partes, contendo ainda as divergências encontradas e justificativas para não realização do Acordo.

APÊNDICE E

Aeroportos com movimentação anual de passageiros inferior a 1 mi/pax

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço

- A Concessionária deverá dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionado a prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.
- O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:
 - Identificador único e sequencial;
 - Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
 - Dados de contato do manifestante;
 - Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento;
- O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.
- A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:
 - Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
 - Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-las;
 - Registro das ações já realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.
- O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

APÊNDICE F

Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária:

1. Bloco CENTRO-OESTE

1.1. Aeroporto Internacional de Cuiabá/Marechal Rondon/Várzea Grande - MT (SBCY):

1.1.1. A exploração aeroportuária objeto da presente concessão recai sobre a área civil do Aeroporto Internacional de Cuiabá/Marechal Rondon, Várzea Grande - MT (SBCY), medindo aproximadamente 6.988.390,00 m2, composta pelas áreas descritas a seguir, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

1.1.1.1. Área de propriedade da União, de posse da Infraero, medindo 4.574.128,35 m2, correspondente à Área 1, identificada na Planta do Sítio Aeroportuário e das Áreas Especiais, integrante da matrícula nº 7.784, livro nº 2, ficha 01-01v, de 12/06/1987, do 1º Serviço Notarial de Registro de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2. Área de propriedade da União, de posse da Infraero, medindo 2.167.694,00 m2, correspondente à Área 2, identificada na Planta do Sítio Aeroportuário e das Áreas Especiais, composta por 27 matrículas, a seguir descritas:

1.1.1.2.1. Matrícula nº 7.860, livro 2-AB, fl. 273, de 12/06/1987, medindo 1.649,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.2. Matrícula nº 8.002, livro 2-AC, fl. 116, de 01/07/1987, medindo 1.334.307,00 m2, do Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.3. Matrícula nº 1.301, livro 2-E, fl. 109, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.4. Matrícula nº 1.176, livro 2-D, fl. 281, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.5. Matrícula nº 1.250, livro 2-E, fl. 58, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.6. Matrícula nº 1.240, livro 2-E, fl. 48, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.7. Matrícula nº 1.178, livro 2-D, fl. 283, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.8. Matrícula nº 1.241, livro 2-E, fl. 49, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.9. Matrícula nº 1.244, livro 2-E, fl. 52, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.10. Matrícula nº 1.243, livro 2-E, fl. 51, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.11. Matrícula nº 1.800, livro 2-G, fl. 21, de 12/06/1987, medindo 390.772,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.12. Matrícula nº 1.238, livro 2-E, fl. 46, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.13. Matrícula nº 1.242, livro 2-E, fl. 50, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.14. Matrícula nº 7.859, livro 2-AB, fl. 272, de 12/06/1987, medindo 5.890,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.15. Matrícula nº 1.605, livro 2-F, fl. 122, de 12/06/1987, medindo 336.516,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.16. Matrícula nº 1.237, livro 2-E, fl. 45, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.17. Matrícula nº 1.174, livro 2-D, fl. 279, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.18. Matrícula nº 1.173, livro 2-D, fl. 278, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.19. Matrícula nº 4.789, livro 2-Q, fl. 230, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.20. Matrícula nº 1.245, livro 2-E, fl. 53, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-

MT;

1.1.1.2.21. Matrícula nº 1.251, livro 2-E, fl. 59, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.22. Matrícula nº 1.247, livro 2-E, fl. 55, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.23. Matrícula nº 1.239, livro 2-E, fl. 47, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.24. Matrícula nº 1.249, livro 2-E, fl. 57, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.25. Matrícula nº 1.248, livro 2-E, fl. 56, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.26. Matrícula nº 1.246, livro 2-E, fl. 54, de 12/06/1987, medindo 360,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.2.27. Matrícula nº 8.188, livro 2-AD, fl. 110, de 27/07/1987, medindo 91.000,00 m2, do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Várzea Grande-MT;

1.1.1.3. Área em processo de desapropriação, de posse da Infraero, declarada de utilidade pública pelo Decreto Estadual nº 764, de 08/08/1972, medindo 246.567,88 m2, correspondente à Área 3, identificada na Planta do Sítio Aeroportuário e das Áreas Especiais.

1.2. Aeroporto Maestro Marinho Franco/Rondonópolis - MT (SBRD):

1.2.1. Área de propriedade e posse do Estado do Mato Grosso, medindo 2.400.000,00 m2, identificada na Planta Geral do Aeroporto de Rondonópolis - folha nº MT – RD – 02 – 01/02, objeto da matrícula nº 18.596, Livro 02, fl. 1, de 13/01/1984, do Cartório do 1º Ofício - Registro de Imóveis Comarca de Rondonópolis-MT.

1.3. Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias/Alta Floresta - MT (SBAT):

1.3.1. Área de propriedade da União, de posse do Estado de Mato Grosso, medindo 2.876.451,40 m2, correspondente à Área A, identificada no croqui da poligonal do sítio aeroportuário, objeto da matrícula nº 2.285, Livro nº 2-K; fl. 01-01v, de 01/06/1987, do Cartório do 1º Ofício da Comarca de Alta Floresta -MT;

1.4. Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo/Sinop/MT (SWSI):

1.4.1. Área de propriedade do Município de Sinop-MT, de posse do Estado de Mato Grosso, medindo 2.147.790,00 m², identificada no croqui da poligonal do sítio aeroportuário, integrante da matrícula nº 32.054, Livro nº 02, fl. 001, de 08/10/2009, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício de Sinop – MT. (Alterado conforme Comunicado Relevante nº 03/2018, de 24 de dezembro de 2018)

1.4.1.1. A área utilizada pela Comissão para Coordenação do Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia – CCSIVAM, medindo 34.500,00 m², delimitada por muro/cerca patrimonial, identificada no croqui da poligonal do sítio aeroportuário, objeto do Contrato de Concessão de Direito Real de Uso averbado na matrícula nº 32.054, Livro nº 02, fl. 001, de 08/10/2009, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício de Sinop – MT, sob o nº AV.-01-32.054 de 08/10/2009, **não** integra o objeto da concessão.

Áreas de expansão cuja imissão será de responsabilidade da Concessionária:

2. BLOCO CENTRO-OESTE

2.1. Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias/Alta Floresta - MT (SBAT):

2.1.1. Áreas de posse de terceiros, integrantes da área descrita no item 2.3.1, correspondentes às Áreas B1 a B8, identificadas no croqui da poligonal do sítio aeroportuário, constituídas por casas residenciais, pequenos sítios e chácaras;

2.1.2. Áreas de posse de terceiros, integrantes da área descrita no item 2.3.1, correspondentes às Áreas C1 e C2, identificadas no croqui da poligonal do sítio aeroportuário, constituídas por casas residenciais.

APÊNDICE G

Tabela de aplicabilidade de requisitos do PEA

Doc.	Item	Descrição	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3
			NP <= 1Mi pax	1Mi pax <NP <= 5Mi pax	NP > 5Mi pax
PEA	1	Introdução		De observância obrigatória	
	2	Definições		De observância obrigatória	
	3	Objeto da Concessão		De observância obrigatória	
	4	Complexo Aeroportuário		De observância obrigatória	
	5	Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros	De observância obrigatória conforme a aplicabilidade dos subitens		
		5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.8, 5.10 e 5.11	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
		5.6.1	A critério da Concessionária	A critério da Concessionária	Obrigatório
		5.7	A critério da Concessionária	Obrigatório	Obrigatório
		5.9	Obrigatório (sistema de climatização, assentos e mobiliário ergonômicos)	Obrigatório	Obrigatório
			Demais itens, a critério da Concessionária		
		Plano de Gestão da Infraestrutura	De observância obrigatória conforme a aplicabilidade dos subitens		
	7	7.1 a 7.11, exceto 7.11.2.2.1 e 7.11.2.2.2	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
		7.11.2.2.1 e 7.11.2.2.2	A critério da Concessionária	Obrigatório	Obrigatório
	8	Qualidade de Serviço		De observância obrigatória	
	Apêndices		De observância obrigatória conforme a aplicabilidade de cada Apêndice		
	Apêndice A		De observância obrigatória		
	Apêndice B, exceto item 5		Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
Item 5 do Apêndice B		Não se aplica	Obrigatório	Obrigatório	
Apêndice C		Não se aplica	Não se aplica	Obrigatório	
Apêndice D		Não se aplica	Obrigatório	Não se aplica	
Apêndice E		Obrigatório	Não se aplica	Não se aplica	

Enquadramento dos aeroportos nas Faixas 1, 2 ou 3 e regra de transição entre Faixas

1. Para fins de enquadramento do aeroporto na tabela de aplicabilidade dos requisitos contratuais e do PEA, considera-se NP a média aritmética do número de passageiros processados no aeroporto em voos regulares nos últimos 3 (três) anos.

1.1. O enquadramento inicial dos aeroportos durante os 3 (três) primeiros anos civis completos de execução do objeto da concessão, será:

- i. Faixa 1: SBRD, SWSI e SBAT.
- ii. Faixa 2: SBCY.

1.2. Após o período de que trata o item 1.1, deverá ser verificado anualmente, até o fim do mês de fevereiro, o enquadramento do aeroporto conforme os dados apurados de movimentação aeroportuária dos anos anteriores.

1.2.1. O reenquadramento do aeroporto em Faixa superior será efetivado após a incidência por 2 (dois) anos consecutivos em que a movimentação aeroportuária for compatível com a nova Faixa.

1.2.2. Efetivado o reenquadramento do aeroporto em Faixa superior, a Concessionária terá o prazo de 22 (vinte e dois) meses, a contar do dia 1 de março do ano da efetivação do reenquadramento, para realizar as adequações necessárias ao pleno atendimento dos requisitos contratuais exigidos para esta Faixa.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 12:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3047975** e o código CRC **8755498E**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato n° 001/ANAC/2019- Nordeste

Processo n° 00058.019408/2019-16

ANEXO 3 DO CONTRATO DE CONCESSÃO PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES DE MULTA

1. INFORMAÇÕES INICIAIS

1.1. O presente Anexo dispõe sobre o procedimento para aplicação das penalidades de multa, no âmbito do Contrato de Concessão.

2. PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE MULTA

2.1. Sem prejuízo da regulamentação expedida pela ANAC, serão aplicadas multas em virtude de infrações praticadas pela Concessionária às cláusulas contidas no Contrato de Concessão e seus Anexos, de acordo com o procedimento previsto neste Anexo, observado o disposto no Capítulo VIII do Contrato.

2.2. Os valores das multas serão calculados com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, apurada pela ANAC, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.

2.2.1. Caso a Concessionária não tenha operado integralmente a infraestrutura aeroportuária concedida por um ano calendário completo quando da prática da infração, a base de cálculo do valor da multa será equivalente à média anualizada da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais auferida no primeiro ano calendário da concessão.

2.3. Deverão ser observadas, para efeito de definição dos valores base das multas decorrentes de conduta infracional tipificada de forma específica no presente Anexo, as tabelas A, B, C e D, conforme caso verificado.

2.4. A definição do valor base da multa decorrente de conduta infracional não especificada nas tabelas indicadas no item anterior será realizada mediante análise do caso concreto, devendo ser considerados, quando aplicáveis, os seguintes critérios de ponderação:

2.4.1. As normas técnicas e de prestação de serviço;

2.4.2. A capacidade aeroportuária indisponibilizada;

2.4.3. Os danos, efetivos ou potenciais, resultantes da infração, para o serviço e para os usuários, inclusive quanto à exposição da integridade física de pessoas a riscos;

2.4.4. O número de usuários atingidos pelo evento; e,

2.4.5. As vantagens, efetivas ou potenciais, auferidas pela Concessionária em virtude da infração praticada.

2.5. A definição dos valores base de multas aplicáveis aos casos previstos no item 2.4 decorrerá do cruzamento dos critérios descritos nos subitens 2.4.1 a 2.4.4 com o critério descrito no subitem 2.4.5, devendo ser utilizada, para tanto, a tabela de referência E.

2.6. Serão aplicados decréscimos ou acréscimos aos valores base de multa em razão da

constatação de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes, nas proporções designadas a seguir.

2.6.1. São consideradas circunstâncias atenuantes:

2.6.1.1. O reconhecimento, no prazo para apresentação da defesa, do cometimento da infração objeto da apuração, devendo reduzir em 20% (vinte por cento) o valor base estabelecido para a multa;

2.6.1.2. O concurso de agentes externos para o descumprimento, que tenha influência no resultado produzido, devendo reduzir em 15% (quinze por cento) o valor base estabelecido para a multa;

2.6.1.3. A execução de medidas espontâneas da Concessionária, resultando na cessação da infração e recomposição das condições dos ofendidos, no prazo para apresentação da defesa, devendo reduzir em 20% (vinte por cento) o valor base estabelecido para a multa; e

2.6.1.4. A inexistência de infrações, definitivamente julgadas, praticadas nos últimos 05 (cinco) anos, devendo reduzir em 15% (quinze por cento) o valor base estabelecido para a multa.

2.6.2. São consideradas circunstâncias agravantes:

2.6.2.1. Ter a infração sido cometida mediante fraude ou má-fé, devendo incidir em 30% (trinta por cento) sobre o valor base estabelecido para a multa;

2.6.2.2. Não adoção de medidas alternativas e/ou mitigadoras, no prazo e nos termos recomendados pela ANAC, devendo incidir em 20% (vinte por cento) sobre o valor base estabelecido para a multa;

2.6.2.3. Praticar infração para facilitar ou assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou a vantagem de outra infração, devendo incidir em 30% (trinta por cento) sobre o valor base estabelecido para a multa; e

2.6.2.4. A reincidência específica da Concessionária no cometimento da infração nos últimos 05 (cinco) anos, devendo incidir em 15% (quinze por cento) sobre o valor base estabelecido para a multa.

2.6.3. As somas dos percentuais atribuídos às circunstâncias atenuantes e agravantes não poderão, cada uma, exceder o limite de 50% (cinquenta por cento).

2.7. No processo de cálculo do valor base da multa aplicável às infrações descritas na Tabela B – Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos (Grupo I) poderão ser consideradas entregas parciais, desde que a parte da infraestrutura entregue se encontre efetivamente disponibilizada e apta à operação aeroportuária, tanto funcionalmente quanto tecnicamente.

2.7.1. Na hipótese de ocorrência da situação prevista neste item, os valores indicados na tabela serão reduzidos de forma proporcional ao efetivo ganho operacional propiciado pela parte da infraestrutura entregue em comparação com o contratualmente exigido.

2.8. As multas aplicáveis às infrações de natureza continuada incidirão da data de cessação do cumprimento da obrigação até a data em que este seja retomado, ou da data de decurso do prazo fixado, contratualmente ou por determinação da ANAC, até a data em que seja verificado o adimplemento da obrigação ou o atendimento da determinação, sem necessidade de nova intimação para tanto.

2.8.1. Para efeito de cessação do cômputo da multa aplicável às infrações de natureza continuada, caberá ao interessado comunicar à ANAC a retomada do cumprimento da obrigação contratual ou o atendimento da determinação fixada, apresentando provas inequívocas dos fatos alegados, mediante o encaminhamento de relatórios que contenham laudos, inclusive fotográficos, se necessário, ou por outros meios aptos à comprovação das informações apresentadas.

2.8.2. Nas infrações com multas de incidência mensal, a fração de mês será considerada como mês integral:

2.8.2.1. independentemente do número de dias, no primeiro mês em que ocorrer a infração;

2.8.2.2. se igual ou superior a 15 (quinze) dias, nos demais meses.

3. TABELAS DE REFERÊNCIA

Tabela A - Infrações Gerais

REF.	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
------	-----------	---------	------------

A-01	Deixar de manter atualizado o inventário de bens reversíveis da Concessão.	0,500%	Mensal
A-02	Deixar de enviar o Relatório Interno de Bens – RIB nos prazos previstos no Contrato.	0,075%	Mensal
A-03	Deixar de enviar o Relatório Externo de Bens – REB nos prazos previstos no Contrato.	0,125%	Mensal
A-04	Deixar de enviar o Relatório de Movimentação de Bens – RMB nos prazos previstos no Contrato.	0,025%	Mensal
A-05	Deixar de enviar, anualmente, relatório que apresente a memória de cálculo do valor da Receita por Passageiro - RP e Receita por Passageiro Ajustada - RPA, com parecer específico de empresa de auditoria independente.	0,075%	Mensal
A-06	Deixar de apresentar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial todas as informações previstas no Anexo 2 – PEA e no Anexo 4 – Tarifas, relativas a dados estatísticos de tráfego de aeronaves, passageiros e cargas processados no período, os valores arrecadados com as tarifas aeroportuárias, bem como memórias de cálculo de valores devidos ao FNAC.	0,100%	Mensal
A-07	Deixar de dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial todas as informações previstas no Anexo 2 – PEA e no Anexo 4 – Tarifas, relativas a dados estatísticos de tráfego de aeronaves, passageiros e cargas processados no período, bem como os valores arrecadados com as tarifas aeroportuárias.	0,125%	Mensal, Por Aeroporto
A-08	Recusar o acesso a banco de dados, documentos, dados ou informações, quando requeridos pela ANAC durante auditoria ou inspeção.	0,125%	Por Evento
A-09	Deixar de dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, nos termos e prazos definidos no Contrato e na regulamentação expedida pela ANAC.	0,125%	Mensal, Por Aeroporto
A-10	Deixar de apresentar à ANAC os balancetes mensais analíticos, conforme prazos estabelecidos no Contrato.	0,050%	Mensal
A-11	Deixar de apresentar à ANAC as demonstrações contábeis anuais, conforme os prazos estabelecidos no Contrato.	0,125%	Mensal

A-12	Deixar de apresentar parecer específico de auditoria independente sobre o valor da Contribuição Variável ou de incluir capítulo específico, que trate deste valor, no parecer de auditoria independente, relativo às demonstrações contábeis, conforme os prazos estabelecidos no Contrato.	0,075%	Mensal
A-13	Deixar de apresentar à ANAC ou de publicar as demonstrações financeiras anuais.	0,250%	Mensal
A-14	Deixar de manter capital social subscrito e integralizado, nas condições e conforme o mínimo estabelecido no Contrato.	1,000%	Mensal
A-15	Realizar cobranças em desacordo com o Anexo 4 - Tarifas.	0,025%	Por Evento
A-16	Estabelecer tarifação baseada em critérios não objetivos ou discriminatórios.	0,125%	Por Evento
A-17	Não observar o teto tarifário estabelecido no item 3.2.2 do Anexo 04.	0,125%	Por Evento
A-18	Não observar, nos termos do item 4.4.3 do Contrato, as obrigações relativas às consultas às partes interessadas relevantes sobre propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários.	0,250%	Por Evento
A-19	Deixar de informar à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência.	0,025%	Por Evento
A-20	Deixar de disponibilizar e/ou de manter atualizadas, de forma acessível, em seu sítio eletrônico, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral, as tabelas vigentes com os valores tarifários adotados.	0,001%	Diária
A-21	Celebrar contrato com Parte Relacionada, para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias.	0,500%	Mensal
A-22	Executar serviço auxiliar ao transporte aéreo sem a criação de subsidiária integral nos casos em que a ANAC assim exigir.	0,250%	Mensal
A-23	Permitir a participação de subsidiária integral da Concessionária em outras sociedades.	1,000%	Mensal
A-24	Celebrar contrato que ultrapasse o prazo da concessão sem prévia anuência do Ministério da Infraestrutura.	1,000%	Mensal
A-25	Antecipar as parcelas que extrapolem o prazo da concessão em caso de contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário devidamente autorizados a ultrapassar o prazo da concessão.	1,000%	Mensal
A-26	Impedir o acesso da ANAC, a qualquer tempo, a contrato que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo	0,125%	Mensal, por contrato

	Aeroportuário.		
A-27	Deixar de apresentar relatório de consulta, nos termos do item 11.9 do Contrato, quando solicitado pela ANAC.	0,125%	Por Evento, Por Aeroporto
A-28	Deixar de assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, ou de respeitar a vedação a práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.	0,250%	Mensal
A-29	Deixar de observar, nos termos do item 11.11.4 do Contrato, determinação para que sejam estabelecidas restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes do aeroporto nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no mesmo.	1,000%	Mensal
A-30	Deixar de submeter à ANAC os contratos que envolvam a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes nos aeroportos, previamente à assinatura ou sub-rogação dos mesmos.	0,250%	Evento
A-31	Deixar de observar as isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes.	0,125%	Por Evento
A-32	Deixar de contratar ou manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, as apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses, que garantam a continuidade e a eficácia das operações realizadas no Aeroporto, que sejam suficientes para as coberturas previstas no Contrato de Concessão.	0,500%	Diária
A-33	Deixar de manter em vigor a Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos estabelecidos no contrato de concessão.	1,000%	Diária
A-34	Deixar de fornecer à ANAC, nos prazos estabelecidos, quaisquer documentos e informações pertinentes à Concessão, inclusive financiamentos, investimentos, seguros, garantias, contratos e acordos de qualquer natureza firmados com terceiros, bem como alterações nesses ao longo da Concessão.	0,005%	Diária
A-35	Realizar, durante o prazo da Concessão, qualquer modificação direta ou indireta nos respectivos controles societários ou transferir a Concessão sem a prévia e expressa anuência da ANAC.	5,000%	Por Evento
A-36	Celebrar acordos de acionistas no âmbito da Concessionária, ou realizar quaisquer alterações posteriores sem a prévia aprovação da ANAC.	0,250%	Por Evento
	Transferir ações de propriedade do Operador Aeroportuário, ou realizar qualquer operação		

A-37	que implique redução de sua participação societária na Concessionária, durante o prazo da concessão, sem a prévia e expressa anuência da ANAC.	1,000%	Por Evento
A-38	Realizar a cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da Concessionária sem prévia aprovação da ANAC.	5,000%	Por Evento
A-39	Alterar a composição acionária da Concessionária, nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da Concessão, contados da Data de Eficácia, sem prévia e expressa anuência da ANAC.	0,125%	Por Evento
A-40	Aumentar a participação societária de empresas aéreas, suas controladoras, controladas ou coligadas na Concessionária sem prévia e expressa anuência da ANAC.	5,000%	Por Evento
A-41	Deixar de comunicar à ANAC, em até 15 (quinze) dias, mudança de composição acionária da Concessionária que não implique mudança de controle societário.	0,005%	Por Evento
A-42	Não alcançar o padrão estabelecido para um mesmo Indicador de Qualidade de Serviço por 2 (dois) períodos consecutivos ou alternados em um prazo de 5 (cinco) anos, em aeroporto com movimentação igual ou superior a 5 (cinco) milhões de passageiros por ano.	0,125%	Por Evento, Por Indicador
A-43	Não alcançar o padrão estabelecido para um mesmo Indicador de Qualidade de Serviço por mais de 3 (três) meses consecutivos ou alternados em um prazo de 12 (doze) meses, em aeroporto com movimentação igual ou superior a 1 (um) milhão de passageiros por ano e inferior a 5 milhões de passageiros por ano.	0,125%	Por cada mês a partir do quarto, Por Indicador
A-44	Deixar de apresentar o Plano de Transferência Operacional, no prazo e na forma estabelecidos no Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,010%	Diária, Por Aeroporto
A-45	Deixar de apresentar parecer de auditoria independente referente à verificação dos Indicadores de Qualidade de Serviço, quando solicitado pela ANAC.	0,005%	Diária, Por Aeroporto
A-46	Deixar de apresentar o Plano de Qualidade de Serviço (PQS), no prazo e na forma previstos no Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,025%	Diária, Por Aeroporto
A-47	Deixar de apresentar o Relatório de Qualidade de Serviço (RQS), conforme prazo e forma estabelecidos no Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,025%	Diária, Por Aeroporto
A-48	Deixar de cumprir e/ou implementar medida prevista no Plano de Qualidade de Serviço.	0,125%	Mensal, Por Item

A-49	Deixar de contratar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento, a coleta de informações, a pesquisa e o cálculo dos itens descritos nos Apêndices C e D do PEA.	0,125%	Mensal, Por Aeroporto
A-50	Deixar de efetuar a medição dos tempos de espera nas filas de inspeção de segurança, nos termos do Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,001%	Por Medição
A-51	Não manter registros detalhados das medições dos tempos de espera em filas de inspeção de segurança.	0,025%	Mensal, Por Aeroporto
A-52	Deixar de registrar as informações sobre a disponibilidade de equipamentos e instalações, conforme disposto no Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,001%	Por Evento
A-53	Deixar de aplicar a Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, na forma e no prazo definidos pelo Contrato de Concessão e demais normas vigentes.	0,125%	Por Evento, Por Aeroporto
A-54	Deixar de observar a cota de entrevistas requisitada pela ANAC na aplicação mensal da Pesquisa de Satisfação de Passageiros.	0,025%	Por Evento
A-55	Deixar de apresentar anteprojeto da Fase I-B ou nos eventos de Gatilho de Investimento, no prazo disposto em contrato, ou no prazo fixado pela ANAC, em caso de readequação por não aprovação.	0,025%	Diária
A-56	Não apresentar, juntamente com o anteprojeto, a comprovação de que este foi apresentado e discutido com as empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro das contribuições recebidas e com as justificativas para as contribuições não aceitas pela Concessionária, conforme item 2.25.2 do Contrato.	0,125%	Por Evento
A-57	Não apresentar, juntamente com o PGI, a comprovação de que este foi apresentado e discutido com as empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro das contribuições recebidas e com as justificativas para as contribuições não aceitas pela Concessionária, conforme item 7.3 do Anexo 02 – PEA.	0,125%	Por Evento
A-58	Deixar de apresentar o cronograma de realização dos investimentos nos prazos e condições dispostos em contrato ou fixados pela ANAC.	0,005%	Diária
A-59	Deixar de entregar as plantas das novas instalações para a ANAC no prazo disposto em contrato.	0,005%	Diária
A-60	Deixar de cumprir integralmente a obrigação de manter o nível de serviço, de acordo com os parâmetros mínimos de dimensionamento do PEA, após o início da Fase II.	5,000%	Mensal

A-61	Deixar de realizar obra decorrente de gatilho de investimento durante a Fase II.	5,000%	Mensal
A-62	Deixar de apresentar o relatório de Avaliação das Condições das Instalações, que compõe o PGI, nos termos do contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, contendo todas as informações e documentos previstos no PEA.	0,010%	Diária
A-63	Deixar de apresentar o relatório Programa de Melhorias da Infraestrutura, que compõe o PGI, nos termos do contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, contendo todas as informações e documentos previstos no PEA.	0,010%	Diária
A-64	Deixar de apresentar item obrigatório do PGI e dos relatórios que o compõem.	0,010%	Diária
A-65	Deixar de apresentar o PGI ou quaisquer de suas revisões, no prazo previsto no PEA.	0,010%	Diária
A-66	Deixar de executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos prazos fixados no cronograma de realização de investimento, bem como investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do Aeroporto com o Terminal de Passageiros, nos termos do PEA.	1,000%	Mensal
A-67	Não realizar consultas às partes interessadas relevantes conforme previsto nos itens 15.1 e 15.2 do Contrato.	0,125%	Por Evento

Tabela B - Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos (Grupo I)

REF.	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
SBCY - Cuiabá			
B-01	Deixar de ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,5582%	Diária
B-02	Deixar de realizar as adequações na infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,2627%	Diária
SBAT - Alta Floresta			

B-03	Deixar de ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,1116%	Diária
B-04	Deixar de realizar as adequações na infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0229%	Diária
SBRD - Rondonópolis			
B-05	Deixar de ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,1180%	Diária
B-06	Deixar de realizar as adequações na infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0154%	Diária
SWSI - Sinop			
B-07	Deixar de ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,1676%	Diária
B-08	Deixar de realizar as adequações na infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0184%	Diária

Tabela C – Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos (Grupo II)

--	--	--	--

REF.	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
SBCY - Cuiabá			
C-01	Deixar de implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0117%	Diária
C-02	Deixar de prover sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem que opere aeronaves a jato, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0013%	Diária
C-03	Deixar de implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0214%	Diária
SBAT - Alta Floresta			
C-04	Deixar de implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0002%	Diária
C-05	Deixar de prover sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem que opere aeronaves a jato, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0013%	Diária
SBRD - Rondonópolis			
C-06	Deixar de implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0117%	Diária
C-07	Deixar de prover sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem que opere aeronaves a jato, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0006%	Diária
SWSI - Sinop			
C-08	Deixar de implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0117%	Diária
C-09	Deixar de prover sistema visual indicador de rampa de aproximação na cabeceira da pista de pouso e decolagem que opere aeronaves a jato, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.	0,0004%	Diária

Tabela D – Infrações Relacionadas à Arrecadação de Receitas

REF.	DESCRIÇÃO	VALORES	INCIDÊNCIA
D-01	Arrecadar, nos aeroportos submetidos às restrições do item 3.2.1 do Anexo 04, Receita por Passageiro Ajustada superior à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário, desde que a diferença apurada, conforme fórmula do item 3.2 do Apêndice A ao Anexo 4, seja: <ul style="list-style-type: none"> a. superior a 10%, nos primeiros cinco anos-calendário; ou b. superior a 7%, a partir do sexto ano-calendário; ou c. superior a zero, no último ano-calendário da concessão. 	100% do montante auferido decorrente da diferença apurada	Por evento
D-02	Implementar proposta de tarifação suspensa pela ANAC, nos termos do item 4.5 do Contrato.	200% do montante auferido decorrente da diferença entre o valor cobrado indevidamente e aquele cobrado antes da conduta infracional	Por cobrança realizada
D-03	Realizar cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais cujos valores e critérios de remuneração tenham sido definidos sem a realização de consulta às partes interessadas relevantes.	250% do montante auferido decorrente da diferença entre o valor cobrado indevidamente e aquele cobrado antes da conduta infracional	Por cobrança realizada
D-04	Realizar cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais cujos valores e critérios de remuneração tenham sido definidos sem a celebração de protocolo de concordância com as partes interessadas relevantes.	200% do montante auferido decorrente da diferença entre o valor cobrado indevidamente e aquele cobrado antes da conduta infracional	Por cobrança realizada
D-05	Realizar cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais baseadas em protocolo de concordância que não tenha sido aprovado pela ANAC.	150% do montante auferido decorrente da diferença entre o valor cobrado indevidamente e aquele cobrado antes da conduta infracional	Por cobrança realizada

Tabela E – Matriz de Ponderação da Penalidade de Multa

(Infrações tipificadas de forma não específica)

		DANOS				
		MUITO BAIXOS	BAIXOS	MODERADAS	ALTOS	MUITO ALTOS
VANTAGENS	INEXISTENTES	0,001%	0,005%	0,050%	1,000%	5,000%
	MUITO BAIXAS	0,002%	0,010%	0,100%	2,000%	5,000%
	BAIXAS	0,004%	0,022%	0,220%	4,400%	5,000%
	MODERADAS	0,011%	0,057%	0,572%	5,000%	5,000%
	ALTAS	0,039%	0,194%	1,945%	5,000%	5,000%
	MUITO ALTAS	0,194%	0,972%	5,000%	5,000%	5,000%

4. DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1. Na hipótese em que a Concessionária der causa à caducidade da concessão, será aplicada multa equivalente a 25% (vinte e cinco por cento) da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, nos termos do item 2.2.

4.2. O valor final da multa será reduzido em 25% (vinte e cinco por cento) na hipótese de a Concessionária renunciar expressamente ao direito de apresentar recurso contra a decisão e reconhecer o cometimento da infração, no prazo regulamentar.

4.2.1. A renúncia de que trata o item 4.2 constitui confissão de dívida e, portanto, caso não seja efetuado o pagamento da multa, a inadimplência constitui instrumento hábil e suficiente para a inscrição do crédito no Cadin e na Dívida Ativa, pelo seu valor originário.

4.3. A falta de pagamento da multa no prazo estipulado importará na incidência automática de juros de mora correspondentes à variação *pro rata die* da taxa SELIC, a contar da data do respectivo vencimento e até a data do efetivo pagamento, bem como a possibilidade de execução da Garantia de Execução do Contrato.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 12:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3048443** e o código CRC **FA9128C0**.

Referência: Processo nº 00058.019408/2019-16

SEI nº 3048443



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo nº 00058.019408/2019-16

ANEXO 4 DO CONTRATO DE CONCESSÃO TARIFAS

1. INFORMAÇÕES INICIAIS

1.1. Introdução

1.1.1. O presente Anexo dispõe sobre as Tarifas aeroportuárias que poderão ser cobradas pela Concessionária, sobre as restrições regulatórias aplicáveis à determinação dos valores das Tarifas, sobre as informações relativas à remuneração das Tarifas aeroportuárias a serem prestadas pela Concessionária à ANAC, sobre o Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e sobre a sistemática de arrecadação e repasse desses valores.

1.1.2. Os valores indicados no capítulo 3 deste Anexo correspondem ao limite máximo que poderá ser cobrado pela Concessionária como forma de remuneração pelas referidas atividades, observadas as regras de Reajuste, Revisão dos Parâmetros da Concessão e Proposta Apoiada e as diretrizes estabelecidas no item 4.4 do Contrato.

1.1.3. A Concessionária deverá observar as isenções e benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes. As novas hipóteses de isenção e benefícios tarifários ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

1.2. Definições

1.2.1. Para os fins do presente Anexo, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

1.2.1.1. **Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil:** adicional incidente sobre as tarifas de embarque internacional, instituído pela Lei Federal n. 9.825, de 23 de agosto de 1999;

1.2.1.2. **Carga:** todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao Aeroporto em voo ou transportadas; e (b) os bens trazidos do exterior como bagagem ou não e

sujeitos ao regime de importação comum;

1.2.1.3. **Carga em Trânsito:** carga sob controle aduaneiro, não nacionalizada no aeroporto de descarga, destinada ao exterior ou a outros recintos alfandegados, de zona primária ou secundária, no território nacional;

1.2.1.4. **Fator de Ajuste:** receita tarifária referente ao desvio ocorrido da Receita por Passageiro Ajustada - RPA em relação à Receita Teto por Passageiro -RT em determinado ano.

1.2.1.5. **Grupo I:** as aeronaves das empresas de transporte aéreo regular e não regular registradas para as seguintes atividades:

- i. Domésticas regulares: aeronaves de empresas de transporte aéreo brasileiras, operando serviços de transporte, conforme registrado na ANAC, em cumprimento a regulamentação específica;
- ii. Internacionais regulares: aeronaves de empresas de transporte aéreo nacionais ou estrangeiras, operando serviços de transporte, com pouso ou sobrevoos do território nacional, conforme registrado na ANAC, em cumprimento a regulamentação específica;
- iii. Não regulares: de carga e/ou passageiros, aeronaves de empresas brasileiras ou estrangeiras, exceto táxi aéreo; e
- iv. Aeronaves enquadradas no GRUPO I que realizarem atividades de transporte aéreo regular, doméstico ou internacional, ainda que efetuando voos de fretamento, reforço, traslado, de carga e/ou passageiros.

1.2.1.6. **PMD:** Peso Máximo de Decolagem, em toneladas, definido conforme informação constante do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou outro documento que o substitua.

1.2.1.7. **Passageiros Tarifados:** Passageiros que embarcam no aeroporto, incluindo passageiros em conexão, sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes.

1.2.1.8. **Receita Regulada (RR):** receita proveniente das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência aplicáveis às operações do Grupo I, excluindo operações exclusivamente cargueiras e voos de serviço, alternados e de retorno;

1.2.1.9. **Receita (Regulada) por Passageiro (RP):** razão da Receita Regulada e a quantidade de Passageiros Tarifados;

1.2.1.10. **Receita (Regulada) por Passageiro Ajustada (RPA):** razão da Receita Regulada, deduzindo o Fator de Ajuste atualizado, e a quantidade de Passageiros Tarifados;

1.2.1.11. **Receita Teto (por Passageiro) (RT):** valor máximo, determinado pela ANAC, da Receita Regulada por Passageiro Ajustada que poderá ser obtida pelo operador aeroportuário;

1.2.1.12. **Recinto Alfandegado:** espaço(s) físico(s) delimitado(s) na área aeroportuária, destinado(s) à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou a serem exportadas, que devam permanecer sob controle aduaneiro;

1.2.1.13. **Terminal de Cargas (TECA):** conjunto de áreas cobertas e descobertas do Aeroporto, especialmente delimitadas para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar;

1.2.1.14. **Território Aduaneiro:** todo território nacional, que compreende:

a. Zona Primária:

- i. A área terrestre ou aquática, contígua ou descontínua, ocupada pelos portos alfandegados;
- ii. A área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados; e
- iii. A área adjacente aos pontos de fronteiras alfandegados.

b. Zona Secundária: parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

1.2.1.15. **Teto Tarifário:** valor máximo, determinado pela ANAC, que poderá ser estabelecidos pela Concessionária para uma Tarifa Aeroportuária;

2. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

2.1. Considerações

2.1.1. A Concessionária deverá observar as disposições sobre tarifas aeroportuárias constantes da Lei nº 6.009/1973, do Decreto nº 89.121/1983 e, no que couber, da Resolução nº 432/2017 e da Portaria nº 219/GC-5/2001, ou das normas que as substituam.

2.1.2. As Tarifas são devidas pelos Usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Aeroporto e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados.

2.1.3. A Concessionária será remunerada por meio das seguintes tarifas aeroportuárias:

- 2.1.3.1. Tarifa de Embarque;
- 2.1.3.2. Tarifa de Conexão;
- 2.1.3.3. Tarifa de Pouso;
- 2.1.3.4. Tarifa de Permanência;
- 2.1.3.5. Tarifa de Armazenagem; e
- 2.1.3.6. Tarifa de Capatazia.

2.1.4. As Tarifas aeroportuárias remuneram os seguintes serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis no Aeroporto:

2.1.4.1. Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão remuneram o terminal de passageiros, abrangendo, conforme o caso, embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança, observada a regulamentação vigente.

2.1.4.2. Tarifa de Pouso e Tarifa de Permanência remuneram, respectivamente, a pista de pouso e de táxi e as áreas de permanência, observada a regulamentação vigente.

2.1.4.2.1. Além de observar o disposto no Decreto nº 89.121/1983, as Tarifas de Pouso e Permanência podem incluir componente fixo.

2.1.4.3. A Tarifa de Armazenagem remunera os serviços de armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto.

2.1.4.4. A Tarifa de Capatazia remunera os serviços de movimentação e manuseio das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea do Aeroporto.

2.1.4.4.1. Deverá ser observada a Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e de Carga Exportada em Trânsito nos seguintes casos:

- i. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona primária estabelecidos em aeroportos, portos etc.;

- ii. Carga em trânsito internacional no país;
- iii. Carga removida para outros recintos alfandegados da zona secundária, sob regime especial de trânsito aduaneiro; e
- iv. Demais casos de trânsito aduaneiro previstos na legislação aplicável.

3. REGULAÇÃO TARIFÁRIA

3.1. Ao estabelecer os valores das Tarifas dos aeroportos, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, além das isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes, inclusive a Portaria nº 219/GC-5/2001.

3.2. No aeroporto de Cuiabá, além do disposto no item 3.1, deverão ser observadas as seguintes restrições tarifárias:

3.2.1. Para as tarifas que constituem a Receita Regulada, deverão ser observados a metodologia de cálculo para Receita por Passageiro Ajustada, constante no Apêndice A, e os seguintes valores para a Receita Teto:

Indicador	Aeroporto	RT (R\$)
SBCY	Cuiabá / Marechal Rondon	31,73

3.2.1.1. Anualmente, a ANAC aferirá se a Receita por Passageiro Ajustada - RPA do ano-calendário anterior é igual ou inferior à Receita Teto - RT estabelecida pela ANAC para o mesmo período.

3.2.1.2. A Concessionária deverá enviar anualmente, juntamente com as demonstrações contábeis de que trata o item 3.1.40.3 do Contrato, relatório que apresente a memória de cálculo do valor da Receita por Passageiro - RP e Receita por Passageiro Ajustada - RPA, com parecer específico de empresa de auditoria independente.

3.2.2. Para a Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito, deverá ser observado o seguinte teto tarifário:

Valor sobre o peso bruto verificado
R\$ 0,9816 por quilograma
Observações: <ol style="list-style-type: none"> 1. Cobrança mínima de R\$ 67,95; 2. Esta Tabela aplica-se à carga com permanência máxima de 24 (vinte e quatro) horas no TECA; 3. Excedido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a entrada da carga no TECA, deverão ser aplicadas as tarifas de armazenagem e capatazia vigentes no aeroporto.

3.2.3. Os valores dispostos nas tabelas acima têm como referência o IPCA divulgado pelo IBGE em janeiro de 2018.

3.2.3.1. Os valores de Receita Teto e Teto Tarifário que irão vigorar no ano-calendário em que ocorrer a eficácia do Contrato deverão ser atualizados na Data de Eficácia com base no IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano anterior.

4. **RELATÓRIOS DE REMUNERAÇÃO DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS**

4.1. A Concessionária deverá apresentar mensalmente à ANAC, até o dia 25 (vinte e cinco) do mês subsequente ao que se refere a informação, os seguintes Relatórios de Remuneração das Tarifas aeroportuárias:

- 4.1.1. Relatório de Remuneração das Tarifas de Embarque e Conexão – RTEC;
- 4.1.2. Relatório de Remuneração das Tarifas de Pouso e Permanência – RTAP;
- 4.1.3. Relatório de Remuneração das Tarifas de Armazenagem e Capatazia – RTAC.

4.2. O RTEC deverá contemplar os dados referentes aos voos de aeronaves de passageiros do Grupo I, cujas receitas associadas à cobrança ou estorno das tarifas de embarque ou conexão tenham sido reconhecidas, contabilmente, no mês de referência:

- 4.2.1. Código de identificação da operação aeroportuária;
- 4.2.2. Código de lançamento;
- 4.2.3. Descrição do lançamento (novo, estorno ou complementação);
- 4.2.4. Marca de nacionalidade e matrícula da aeronave;
- 4.2.5. Empresa área ou operador da aeronave;
- 4.2.6. Número do voo;
- 4.2.7. Data e horário programado do voo;
- 4.2.8. Natureza do voo (doméstico ou internacional);
- 4.2.9. Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão cobradas;
- 4.2.10. Quantidade de passageiros incidentes da Tarifa de Embarque e quantidade de passageiros incidentes da Tarifa de Conexão;
- 4.2.11. Quantidade de passageiros isentos da Tarifa de Embarque e quantidade de passageiros isentos da Tarifa de Conexão;
- 4.2.12. Remuneração devida em função da Tarifa de Embarque cobrada e remuneração devida em função da Tarifa de Conexão cobrada;
- 4.2.13. Forma de pagamento (à vista ou à posteriori) da Tarifa de Embarque e da Tarifa de Conexão;
- 4.2.14. Código identificador da fatura de cobrança da Tarifa de Embarque ou da Tarifa de Conexão;
- 4.2.15. Data de reconhecimento contábil da receita da Tarifa de Embarque ou da Tarifa de Conexão.

4.3. O RTAP deverá contemplar os dados referentes aos voos de aeronaves que pousaram no aeroporto, cujas receitas associadas à cobrança ou estorno da tarifa de pouso ou da tarifa de permanência, em pátio de manobras ou em pátio de estadia, tenham sido reconhecidas, contabilmente, no mês de referência:

- 4.3.1. Código de identificação da operação aeroportuária;
- 4.3.2. Código de lançamento;
- 4.3.3. Descrição do lançamento (novo, estorno ou complementação);
- 4.3.4. Marca de nacionalidade e matrícula da aeronave;
- 4.3.5. Peso máximo de decolagem (PMD);
- 4.3.6. Empresa área ou operador da aeronave;

- 4.3.7. Número do voo;
 - 4.3.8. Data e horário programado do voo;
 - 4.3.9. Natureza do voo (doméstico ou internacional);
 - 4.3.10. Grupo da aeronave;
 - 4.3.11. Tempo de permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia;
 - 4.3.12. Tarifas de Pouso cobrada e Tarifa de Permanência cobradas, em pátio de manobras e em pátio de estadia;
 - 4.3.13. Remuneração devida em função da Tarifa de Pouso cobrada e remuneração devida em função das Tarifas de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia;
 - 4.3.14. Forma de pagamento (à vista ou à posteriori) das Tarifas de Pouso e de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia;
 - 4.3.15. Código identificador da fatura de cobrança das Tarifas de Pouso e de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia;
 - 4.3.16. Data de reconhecimento contábil da receita da Tarifa de Pouso cobrada e data de reconhecimento contábil da receita das Tarifas de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia.
- 4.4. O RTAC contempla os dados relativos às cargas importadas e exportadas, cujas receitas associadas à cobrança das Tarifas de Armazenagem e Capatazia tenham sido reconhecidas contabilmente no mês de referência:
- 4.4.1. Código de identificação de processamento da carga;
 - 4.4.2. Código de lançamento;
 - 4.4.3. Descrição do lançamento (novo, estorno ou complementação);
 - 4.4.4. Classificação da Tarifa de Armazenagem e da Tarifa de Capatazia;
 - 4.4.5. Tipo de carga;
 - 4.4.6. Peso bruto e peso líquido da carga;
 - 4.4.7. País de origem da carga na importação e país de destino da carga na exportação;
 - 4.4.8. Modalidade de importação da carga (terrestre; voo internacional, de TECA de trânsito; voo internacional, de TECA de origem);
 - 4.4.9. Valor CIF e Valor FOB da carga;
 - 4.4.10. Data e hora de admissão e remoção da carga do TECA e o período de armazenagem;
 - 4.4.11. Tarifa de Armazenagem e Tarifa de Capatazia cobradas;
 - 4.4.12. Remuneração devida em função das Tarifas de Armazenagem e Capatazia cobradas;
 - 4.4.13. Forma de pagamento (à vista ou à posteriori) da Tarifa de Armazenagem e da Tarifa de Capatazia;
 - 4.4.14. Código identificador da fatura de cobrança das Tarifas de Armazenagem e Capatazia;
 - 4.4.15. Data de reconhecimento contábil das receitas das Tarifas de Armazenagem e Capatazia.
- 4.5. A ANAC estabelecerá a estrutura e os procedimentos de remessa dos dados, no prazo de até 60 (sessenta) dias do início do envio do RTEC, do RTAP e do RTAC.
- 4.5.1. O envio do RTEC, do RTAP e do RTAC se iniciará somente após a assunção das operações do aeroporto pela Concessionária.

5. ADICIONAL DO FUNDO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

5.1. Definição

5.1.1. Adicional incidente sobre as tarifas de embarque internacional, instituído pela Lei Federal n. 9.825, de 23 de agosto de 1999.

5.1.2. Para os fins do presente anexo, o valor do Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC respeitará o disposto no art. 1º da Lei Federal n. 9.825, de 23 de agosto de 1999.

6. SISTEMÁTICA DE COBRANÇA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

6.1. A Concessionária deverá manter, desde a assunção das operações até o término da concessão, sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias que contemple os processos coleta, cobrança e pagamento das tarifas aeroportuárias.

6.2. O critério de reconhecimento das receitas das tarifas aeroportuárias deverá observar os normativos contábeis, observando o fato gerador de cada tarifa.

6.3. O sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias deverá ser capaz de gerar o RTEC, o RTAP e o RTAC.

6.4. O sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias deverá ter política de segurança que faça o controle de alteração dos dados no sistema, que rastreie o usuário, a data, o horário e os dados modificados.

6.5. O sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias deverá manter os dados por um período mínimo de 5 (cinco) anos.

6.6. As tarifas poderão ser cobradas à vista ou a posteriori no prazo máximo definido pela Concessionária, diretamente das Empresas Aéreas e dos demais Usuários do Aeroporto.

6.6.1. É vedada a diferenciação dos prazos por Usuário, mas tão somente por categoria de serviços prestados.

6.7. O Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC deverá ser cobrado juntamente com a Tarifa de Embarque Internacional.

6.7.1. Os procedimentos e critérios relativos ao recolhimento do Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC deverão observar regulamentação específica.

6.8. A ANAC poderá, a qualquer momento, realizar auditorias, requisitar a exportação imediata de registros eletrônicos constante no sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias durante a fiscalização, exigir a apresentação de quaisquer documentos ou informações necessárias à verificação da fidedignidade, consistência e precisão dos dados registrados.

6.9. Para avaliação da metodologia de coleta dos dados, cobrança das tarifas aeroportuárias e verificação da consistência e fidedignidade dos dados reportados pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo a ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.

APÊNDICE A

METODOLOGIA PARA CÁLCULO DA RECEITA REGULADA POR PASSAGEIRO AJUSTADA

1. A metodologia que será utilizada para o cálculo da Receita por Passageiro Ajustada - RPA no aeroporto de Cuiabá é a descrita neste Apêndice.

2. A RP e RPA são calculadas conforme fórmula abaixo:

$$RP_t = \frac{RR_t}{PAX_t};$$

$$RPA_t = \frac{RR_t - (FA_{t-1} \times (1 + TA_{t-1} \times TD_{t-1}) \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}})}{PAX_t}, \text{ onde:}$$

RP_t = Receita por Passageiro auferida no ano t;

RPA_t = Receita por Passageiro Ajustada no ano t;

RR_t = Receita Regulada, em reais (R\$), auferida pela Concessionária referente às operações efetivamente realizadas no ano t;

FA_{t-1} = Fator de Ajuste, em reais (R\$), referente ao desvio ocorrido da Receita por Passageiro em relação à Receita Teto no ano t-1;

TA_{t-1} = Taxa de Atualização no ano t-1, que corresponde à taxa pela qual será atualizado o Fator de Ajuste;

TD_{t-1} = Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal estabelecida pela ANAC, conforme definição do Contrato de Concessão, vigente no ano t-1;

PAX_t = Passageiros Tarifados no ano t;

$IPCA_t$ = IPCA divulgado pelo IBGE no mês de dezembro do ano t;

$IPCA_{t-1}$ = IPCA divulgado pelo IBGE no mês de dezembro do ano t-1;

t = ano-calendário, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro, incluído.

2.1. Para fins de consideração das operações efetivamente realizadas em um ano-calendário, deverá ser adotado o critério de data de toque da aeronave na pista de pouso para a receita da Tarifa de Pouso e de data de desalço da aeronave anterior à decolagem para as receitas das Tarifas de Embarque, Conexão e Permanência.

3. O Fator de Ajuste é calculado pela diferença entre a Receita Teto - RT e a Receita por Passageiro Ajustada - RPA, multiplicada pela quantidade de Passageiros Tarifados no ano em questão, conforme a seguinte fórmula:

$$FA_t = (RT_t - RPA_t) \times PAX_t, \text{ onde:}$$

FA_t = Fator de Ajuste, em reais (R\$), referente ao desvio ocorrido da Receita por Passageiro Ajustada em relação à Receita Teto no ano t;

RT_t = Receita Teto estabelecida para o ano t;

RPA_t = Receita por Passageiro Ajustada auferida no ano t;

PAX_t = Passageiros Tarifados no ano t;

t = ano-calendário, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro, incluído.

3.1. Caso a RPA seja inferior ou igual à RT estabelecida para o mesmo ano, a Taxa de Atualização - TA será nula.

3.2. Caso a RPA seja superior à RT estabelecida para o mesmo ano, a Taxa de Atualização - TA dependerá da diferença entre as receitas, conforme fórmula e tabela abaixo:

$$Dif_t = \frac{RPA_t - RT_t}{RT_t}$$

Onde:

Dif_t = Diferença percentual entre RP e RT no ano t;

RPA_t = Receita por Passageiro Ajustada no ano t;

RT_t = Receita Teto no ano t;

Taxa de Atualização no ano t	Dif (%) – Nos primeiros cinco anos-calendário	Dif (%) – A partir do sexto ano-calendário
1,0	Até 5%	Até 3,5%
1,5	Mais que 5% até 10%	Mais que 3,5% até 7%
2,0	Mais que 10%	Mais que 7%



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3048497** e o código CRC **BD2EC77C**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato n° 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo n° 00058.019408/2019-16

ANEXO 5 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

FLUXO DE CAIXA MARGINAL

1. FLUXO DE CAIXA MARGINAL

1.1. O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.

1.2. Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

1.3. Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de demanda, será utilizado o seguinte procedimento em duas etapas:

1.3.1. No momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial para o dimensionamento da recomposição considerará a demanda real constatada nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para projetar a demanda até o encerramento do prazo da Concessão;

1.3.2. Periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados, de acordo com o disposto nos itens seguintes.

1.4. A projeção de demanda mencionada no item 1.3 acima será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no presente Anexo.

1.5. Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos no item 1.1 serão descontados pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal a ser determinada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, conforme Seção II – Da Revisão dos Parâmetros da Concessão do Capítulo VI do Contrato, mediante ampla discussão pública.

1.5.1. Na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos no item 5.2 do Contrato anteriormente à realização da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e que ensejem Revisão Extraordinária, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal será igual a 8,86%, estabelecida em termos reais.

2. REVISÃO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL RESULTANTE DE CADA RECOMPOSIÇÃO

2.1. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais referidos nos itens anteriores para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da Concessão, sendo que:

2.1.1. A periodicidade das revisões será estabelecida pela ANAC, devendo ser realizadas em intervalos máximos de 5 (cinco) anos e no encerramento da Concessão;

2.1.2. A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais; e

2.1.3. Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a Taxa de Desconto originalmente utilizada no Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão da recomposição, calculada na Revisão dos Parâmetros da Concessão imediatamente anterior à ocorrência do evento.

2.2. Ao final do prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado favorável à Concessionária, a ANAC poderá:

2.2.1. Determinar encargos adicionais à Concessionária de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal; ou

2.2.2. Reter valores pagos pela Concessionária, a exemplo da Garantia de Execução do Contrato, já em poder da ANAC, até que esses valores anulem o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal.

2.3. Ao final do prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado desfavorável à Concessionária, a ANAC deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para proporcionar receitas adicionais à Concessionária, de forma a anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 17:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3048515** e o código CRC **2F6B5C31**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo nº 00058.019408/2019-16

ANEXO 6 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

MODELOS E CONDIÇÕES MÍNIMAS PARA GARANTIA CONTRATUAL

Termos e Condições Mínimas do Seguro-Garantia

1. **Tomador**
 - 1.1. Concessionária

2. **Segurado**
 - 2.1. ANAC

3. **Objeto do Seguro**
 - 3.1. Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente, nos termos do Contrato, devendo o Segurado ser indenizado, pelo valor fixado no item 5 abaixo, quando ocorrer qualquer descumprimento de obrigação contratual, aplicação de penalidades e inadimplemento.

4. **Instrumento**
 - 4.1. Apólice de Seguro-Garantia emitida por seguradora devidamente constituída e autorizada a operar pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, observados os atos normativos da SUSEP aplicáveis a seguros-garantia.

5. **Valor da Garantia**
 - 5.1. A Apólice de Seguro-Garantia deverá prever os valores de indenização, conforme o item

3.1.69 do Contrato.

5.2. A Garantia de Execução do Contrato será reajustada anualmente, a partir da data de eficácia do contrato, pelo índice de Preços ao Consumidor – IPCA.

6. Prazo

6.1. A Apólice de Seguro-Garantia deverá ter prazo mínimo de vigência de 12 (doze) meses, devendo ser renovada em conformidade com o previsto no Contrato de Concessão.

7. Disposições Adicionais

7.1. A Apólice de Seguro-Garantia deverá conter as seguintes disposições adicionais:

- i. Declaração da Seguradora de que conhece e aceita os termos e condições do Contrato de Concessão e do Edital;
- ii. Vedação ao cancelamento da Apólice de Seguro-Garantia por falta de pagamento total ou parcial do prêmio;
- iii. Confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita ao Tomador;
- iv. Que, declarada a caducidade da Concessão, a ANAC poderá executar a apólice de seguro-garantia para ressarcimento de eventuais prejuízos; e
- v. As questões judiciais que se apresentem, entre Seguradora e Segurado, serão resolvidas na jurisdição de domicílio do Segurado.

Os termos que não tenham sido expressamente definidos neste Anexo terão os significados a eles atribuídos no Contrato de Concessão.

Modelo de Fiança Bancária

[local], [•] de [•] de 20__

À ANAC [•]

Ref.: Carta de Fiança Bancária nº. [•] (“Carta de Fiança”) R\$ [•] (· Reais)

1. Pela presente Carta de Fiança, o Banco [•], com sede em [•], inscrito no C.N.P.J.M.F. sob nº [•] (“**Banco Fiador**”), diretamente por si e por seus eventuais sucessores, obriga-se perante a **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**, autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede em Brasília, Distrito Federal, Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Ed. Parque da Cidade Corporate - Torre A, com expressa renúncia dos direitos previstos nos artigos 827, 835, 837, 838 e 839 da Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil Brasileiro), pelo fiel cumprimento de todas as obrigações assumidas pela [•], empresa constituída na forma de sociedade por ações, com sede em [Município], Estado de [•], na [endereço], inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, do Ministério da Economia, sob o nº [•], (a “**Afiançada**”), no Contrato para a prestação do serviço de Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Integrantes do Bloco Centro-Oeste (“**Contrato**”),

celebrado entre a ANAC e a Afiançada, cuja celebração ocorreu em [•], cujos termos, cláusulas e condições o Banco Fiador declara expressamente conhecer e aceitar.

2. Em consequência desta Carta de Fiança, obriga-se o Banco Fiador a pagar à ANAC, no caso de descumprimento das obrigações assumidas pela Afiançada no Contrato, os valores indicados a seguir, para cada período da Concessão:

(Valores conforme o item 3.1.66 do Contrato)

OBS(1): Os valores indicados acima deverão ser reajustados anualmente, a partir da data de eficácia do contrato, pelo índice de Preços ao Consumidor – IPCA.

3. Obriga-se, ainda, o Banco Fiador, no âmbito dos valores acima indicados, a pagar pelos prejuízos causados pela Afiançada, bem como multas aplicadas pela ANAC relacionadas ao Contrato, valores decorrentes de inadimplemento contratual, comprometendo-se a efetuar os pagamentos oriundos destes títulos quando lhe forem exigidos, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas, contado a partir do recebimento, pelo Banco Fiador, da notificação escrita encaminhada pela ANAC.

4. O Banco Fiador não poderá admitir nenhuma objeção ou oposição da Afiançada ou por ela invocada para o fim de se escusar do cumprimento da obrigação assumida perante a ANAC nos termos desta Carta de Fiança.

5. O Banco Fiador e a Afiançada não poderão alterar qualquer dos termos da Fiança sem a prévia e expressa autorização da ANAC.

6. Sempre que a Afiançada se utilizar de parte do total da Fiança, o Banco Fiador obriga-se a efetuar imediata notificação à Afiançada para que esta proceda, dentro de 10 (dez) dias úteis da data da utilização, à recomposição do montante integral da Fiança.

7. Na hipótese de a ANAC ingressar em juízo para demandar o cumprimento da obrigação a que se refere a presente Carta de Fiança, fica o Banco Fiador obrigado ao pagamento das despesas judiciais ou extrajudiciais.

8. A Fiança vigorará pelo prazo mínimo de 1 (um) ano, contados desta data, conforme as condições mencionadas no item 3.1.70 do Contrato.

9. Declara o Banco Fiador que:

9.1. a presente Carta de Fiança está devidamente contabilizada, observando integralmente os regulamentos do Banco Central do Brasil atualmente em vigor, além de atender aos preceitos da Legislação Bancária aplicável;

9.2. os signatários deste instrumento estão autorizados a prestar a Fiança em seu nome e em sua responsabilidade; e

9.3. seu capital social é de R\$ [•] (• Reais), estando autorizado pelo Banco Central do Brasil a expedir Cartas de Fiança, e que o valor da presente Carta de Fiança, no montante de R\$ [•] (• Reais), encontra-se dentro dos limites que lhe são autorizados pelo Banco Central do Brasil.

10. Os termos que não tenham sido expressamente definidos nesta Carta de Fiança terão os significados a eles atribuídos no Contrato de Concessão.

[Assinatura dos procuradores com firma reconhecida]

Testemunha

Testemunha



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3048521** e o código CRC **611786D8**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

Processo nº 00058.019408/2019-16

ANEXO 7 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

PLANO DE TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL (PTO)

1. PLANO DE TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL (PTO) – ASPECTOS GERAIS

1.1. A fim de assegurar uma transição eficaz das operações aeroportuárias e buscando garantir a manutenção da segurança do Aeroporto na transição entre o atual operador aeroportuário e a Concessionária e minimizar o impacto sobre os passageiros, Empresas Aéreas e outros Usuários do Aeroporto, a Concessionária desenvolverá um Plano de Transferência Operacional (PTO) para cada aeroporto integrante do Bloco objeto da concessão.

1.2. O Plano de Transferência Operacional tem como objetivos gerais:

- A. Transferência sem interrupção das operações aeroportuárias de acordo com um cronograma de implementação; e
- B. Garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo.

1.3. A Concessionária deverá, ainda, demonstrar para a ANAC, durante a Fase I-A especificada no Contrato de Concessão, sua capacidade de compreender e analisar a operação aeroportuária.

2. COMITÊ DE TRANSIÇÃO

2.1. Como parte do Plano de Transferência Operacional será criado um Comitê de Transição, liderado pela Concessionária e com a participação, minimamente, de representantes dos órgãos e entidades que atuam diretamente no aeroporto, como por exemplo:

- 2.1.1. Representantes do atual operador aeroportuário local;
- 2.1.2. Órgão de controle de tráfego aéreo, conforme o caso;
- 2.1.3. Receita Federal do Brasil – RFB, conforme o caso;
- 2.1.4. Departamento de Polícia Federal, conforme o caso;
- 2.1.5. Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, conforme o caso;
- 2.1.6. Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiaagro, conforme o caso;
- 2.1.7. Representantes de Empresas Aéreas ou comitê de Empresas Aéreas, conforme o caso;
- 2.1.8. Representante dos empregados, indicado pela representação sindical dos trabalhadores aeroportuários, se aplicável;
- 2.1.9. Representantes da Concessionária responsáveis pela administração do Aeroporto; e
- 2.1.10. Outros órgãos públicos ou privados e demais entidades relevantes para a operação do Aeroporto.

2.2. O Comitê de Transição se reunirá em até 30 (trinta) dias após a data de eficácia e deverá permanecer ativo até o término da Fase I-A.

2.3. O Comitê de Transição deverá se reunir mensalmente ou quando convocado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura para acompanhar e dar suporte ao Plano de Transferência Operacional.

2.4. A Concessionária deverá, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias da data prevista

para cada reunião, informar à ANAC a data e hora de sua realização e encaminhar a pauta de discussão.

2.4.1. A participação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC nas reuniões do Comitê de Transição será facultativa e poderá ocorrer mediante solicitação prévia ou por interesse da Administração.

2.5. A Concessionária deverá enviar à ANAC, em até 7 (sete) dias após a realização de cada reunião, a Ata de Reunião e a lista de presença devidamente assinada por todos os participantes.

2.5.1. A Ata da Reunião deverá conter, pelo menos, informações referentes aos dados de hora, local, participantes, os temas tratados, eventuais encaminhamentos, com indicação dos responsáveis, datas previstas para reporte das ações adotadas e demais manifestações ocorridas na reunião.

3. **AÇÕES PREVISTAS PARA A TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL**

3.1. Para atingir os objetivos pretendidos, as ações a seguir devem estar previstas no PTO.

3.2. A Concessionária deverá, na elaboração do PTO, levar em consideração a necessidade de estabelecer comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato.

3.3. A Concessionária deverá, durante a preparação do Plano, reunir-se com grupos de empregados, detentores de contratos de cessão de áreas no Aeroporto, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO.

3.4. O atual operador aeroportuário deverá permitir que os profissionais designados pela Concessionária tenham acesso às instalações aeroportuárias, a partir da data de eficácia do Contrato de Concessão, para que seja possível a realização dos treinamentos necessários.

A. Transferência sem interrupção das operações aeroportuárias

3.5. A Concessionária deverá estabelecer uma equipe de transição para assumir as responsabilidades da operação do Aeroporto durante o período de transição.

3.6. Como parte equipe de transição, a Concessionária deverá apresentar uma equipe de gestão, composta pelo gestor do aeroporto e pelos responsáveis pelo gerenciamento da segurança operacional, operação aeroportuária, manutenção e resposta à emergência aeroportuária, nos termos do RBAC 153 vigente.

3.7. Para a equipe de gestão, deverão ser identificadas, para cada um de seus membros, as atividades necessárias e os prazos de execução, a fim de assegurar a operação contínua do Aeroporto.

3.8. A Concessionária deverá apresentar a composição do corpo de funcionários que trabalharão na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas à segurança operacional, devidamente treinados, até o final do Estágio 2 da Fase I-A.

B. Garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo

3.9. Para garantir as condições de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e facilitação do transporte aéreo, a Concessionária deverá implementar as seguintes ações:

3.9.1. Indicar, em até 10 (dez) dias a contar da data de eficácia, o responsável geral do bloco de concessão, pelos assuntos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), com seus respectivos contatos;

3.9.1.1. O profissional indicado para tratar de assuntos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita deverá solicitar acesso a documentação restrita referente à matéria, conforme orientações da ANAC.

3.9.2. Indicar 1 (um) responsável AVSEC por aeroporto nos termos da seção 107.25 do RBAC 107, quando houver exigência segundo RBAC 107, até o encerramento do Estágio 2;

3.9.2.1. A indicação do responsável AVSEC deverá atender aos critérios de seleção e capacitação presentes no RBAC 110.

3.9.3. Entregar o Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) em até 40 (quarenta) dias após a data de eficácia, conforme os normativos vigentes.

3.9.4. Disponibilizar, no momento da apresentação do PSA, declaração, conforme modelo a ser disponibilizado pela ANAC, de que serão observados todos os normativos vigentes referentes à AVSEC.

3.9.5. Obter aprovação preliminar de conformidade documental do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) nos termos da seção 107.211 do RBAC 107, até o encerramento do Estágio 2;

3.9.5.1. A conformidade documental do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) significa a existência de todas as partes previstas na composição do PSA nos termos da regulamentação vigente, RBAC 107 e IS 107-001.

3.9.6. Obter, em até 12 meses, a contar da data de assunção das operações, e conforme o disposto no item 3.9.3, a aprovação definitiva do PSA.

3.10. Para garantir as condições de segurança operacional, a Concessionária deverá implementar as seguintes ações:

3.10.1. Obter o Certificado Operacional Provisório de Aeroporto instituído no RBAC 139 Emd 05, até o encerramento do Estágio 2, observado o disposto nos itens 3.10.3 e 5.1.6. Para fins de obtenção do Certificado Operacional Provisório de Aeroporto, a Concessionária deverá, em até 40 (quarenta) dias após a data de eficácia:

3.10.1.1. Apresentar declaração de ratificação do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) em vigor, quando houver, ratificando o cumprimento integral do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS);

3.10.1.2. Apresentar a equipe de gestão, conforme disposto neste Anexo;

3.10.1.3. Apresentar o programa de treinamento de funcionários, nos termos do Plano de Transição de Recursos Humanos; e

3.10.1.4. Apresentar requerimento para emissão do Certificado Operacional de Aeroporto, conforme modelo a ser disponibilizado.

3.10.2. Rever o MOPS, a partir da assunção das operações, e então submetê-lo à aprovação da ANAC, conforme regulamento em vigor.

3.10.3. A obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional Provisório, até o encerramento do Estágio 2, não se aplica aos operadores aeroportuários não certificados até a data de eficácia deste contrato, desde que mantidas as condições de operação, tipo de aproximação e frequências semanais da aeronave crítica vigentes nos normativos pertinentes, até a data de eficácia, conforme disposto nos normativos em vigor.

3.10.4. Coordenar junto ao Operador Aeroportuário atual o planejamento e execução de obras de forma a manter o risco às operações aéreas em níveis aceitáveis.

4. **CONTEÚDO DO PTO**

4.1. O Plano de Transição Operacional (PTO) deve ser composto minimamente pelos seguintes elementos:

- A. Plano de Transição da Gestão do Aeroporto;
- B. Plano de Transição dos Recursos Humanos; e
- C. Plano de Comunicação e Informação ao Público.

A. Plano de Transição da Gestão do Aeroporto

4.1.1. O Plano de Transição da Gestão do Aeroporto deverá propor a composição da Equipe de Transição, que incluirá pessoas a serem alocadas nas áreas chave do Aeroporto.

4.1.2. O Plano de Transição da Gestão do Aeroporto deverá considerar que, durante o Estágio 2 da Fase I-A (Operação Assistida), a Equipe de Transição funcionará como uma organização de respaldo à administração atual do Aeroporto, onde os gerentes designados pela Concessionária deverão validar as decisões que podem ter impacto direto na transição, dentro das suas áreas de responsabilidade. Assim, o Plano deverá indicar o modelo de governança a ser adotado e as principais decisões a serem compartilhadas. Caso não haja consenso entre as decisões da administração atual e da Concessionária, a questão deverá ser submetida à apreciação da ANAC.

4.1.3. Para garantir a transferência eficaz de informação sobre a organização futura, a Concessionária deverá:

4.1.3.1. elaborar um documento informativo sobre a nova organização, que deverá descrever a estrutura proposta e fornecer informações sobre os respectivos papéis.

4.1.3.2. agendar visitas da nova equipe para fornecer informações aos funcionários atuais sobre a nova organização e apresentar os novos gestores.

4.1.3.3. propor reuniões informativas com os detentores de contrato de cessão de áreas no Aeroporto e outros interessados, para fornecer informações e apresentar os novos gestores.

4.1.4. A Concessionária deverá prever o início imediato de ações que permitam melhorar os padrões operacionais, abrangendo pelo menos as seguintes atividades:

4.1.4.1. melhorias das condições de utilização dos banheiros e fraldários do aeroporto;

4.1.4.2. revitalização e atualização das sinalizações de informação dentro e fora do terminal de passageiros (TPS);

4.1.4.3. disponibilização de internet wi-fi gratuita de alta velocidade em todo o TPS;

4.1.4.4. revisão e melhoria do sistema de iluminação das vias de acesso de veículos aos terminais, estacionamentos de veículos, TPS, terminais de carga e outros setores que envolvam a movimentação de passageiros e seus acompanhantes no lado terra do aeroporto;

- 4.1.4.5. revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para restituição de bagagens;
- 4.1.4.6. correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros (inclusive área externa) do(s) TPS.
- 4.1.4.7. Revisão e melhoria das condições de infraestrutura em termos de acessibilidade em função das normas vigentes; e
- 4.1.4.8. demais atividades a serem realizadas no aeroporto, em função de novas necessidades identificadas.
- 4.1.5. As ações a que se refere o item 4.1.4 devem ser reportadas à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato com informações referentes às intervenções que serão realizadas; local da ação; o período de realização das atividades; responsáveis; e apresentar relatório fotográfico dos locais que receberão intervenção, quando for o caso.
- 4.1.6. A Concessionária deverá concluir as ações dispostas no item 4.1.4 em até 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de aprovação do PTO.
- 4.1.7. A Concessionária deverá, quando da conclusão das ações do item 4.1.4, apresentar um relatório detalhado com as informações acerca de sua implementação e registro fotográfico.

B. Plano de Transição de Recursos Humanos

- 4.1.8. Como parte do seu Plano de Transição de Recursos Humanos, a Concessionária deverá prever a realização da avaliação dos funcionários atuais, identificando seu interesse em participar do novo empreendimento e o alinhamento da sua capacitação técnica com as atividades a serem desempenhadas.
- 4.1.9. O Plano de Transição de Recursos Humanos deve conter, no mínimo:
- 4.1.9.1. declaração, assinada por representante legal da Concessionária, que destaque que a Concessionária cumprirá, sob as penas da Lei, em especial do art. 299 do Código Penal, todas as disposições contratuais referentes à transferência dos funcionários da Infraero, especificamente o disposto nos itens 16.2, 16.3 e 16.4 do Contrato de Concessão.
- 4.1.9.2. as ações voltadas para implementação do treinamento previsto conforme este Anexo.
- 4.1.9.3. declaração de que os profissionais de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita e Segurança Operacional atuantes pela Concessionária atenderão os critérios constantes do RBAC 110 e RBAC 153 e normativos relacionados, quando da assunção da operação após encerramento do estágio 2.
- 4.1.10. As ações voltadas para implementação do treinamento conforme o item 4.1.9.2 devem contemplar o programa de treinamento para todos os funcionários que trabalharão na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional. Dessa forma, o programa de treinamento deve observar pelo menos:
- 4.1.10.1. os requisitos de instrução mínima para garantir a segurança das operações na fase de transição, contemplando ações que atendam aos requisitos de segurança operacional, alinhado com as diretrizes estabelecidas no RBAC 153, 153.37 (PISOA). O treinamento pode ser adaptado do PISOA, considerando-se o prazo da transição (Fase I-A).
- 4.1.10.2. Os funcionários devem estar treinados, conforme programa apresentado, até o final do Estágio 2. Em eventual aproveitamento de funcionários existentes, o treinamento poderá ser simplificado e tal possibilidade deve estar contemplada no programa de treinamento.
- 4.1.10.3. O programa de treinamento deve ser específico para cada aeroporto.

C. Plano de Comunicação e Informação

- 4.1.11. Durante a transição, a Concessionária deverá ser capaz de coordenar, juntamente com o Comitê de Transição, a execução de um plano de relações públicas. Este plano deverá procurar alcançar os seguintes resultados:
- 4.1.11.1. criar um relacionamento positivo com todos os interessados-chave;
- 4.1.11.2. conhecer os valores e prioridades dos interessados; e
- 4.1.11.3. iniciar um processo contínuo de diálogo e participação dos interessados na implantação de um programa de melhoria contínua do Aeroporto.
- 4.1.12. Dentre as possíveis iniciativas a serem previstas no Plano de Comunicação estão: a implantação de fóruns com os interessados no Aeroporto, realização de grupos focais com funcionários, arrendatários e usuários, pesquisas de opinião entre os passageiros, reuniões periódicas com os empregados, consultas e reuniões individuais.
- 4.1.13. O Plano de Comunicação e Informação deverá prever a informação a todos os

interessados de quais são os objetivos das etapas de transição, os resultados esperados e o processo de como ele será conduzido. A Concessionária deverá alcançar suas metas mediante um programa solidamente estruturado. Um dos elementos-chave deverá ser um pacote amplo de informações que deverá incluir detalhes tais como:

- 4.1.13.1. os fundamentos e benefícios da mudança da Concessionária;
- 4.1.13.2. uma apresentação da Concessionária e experiência dos seus membros;
- 4.1.13.3. as expectativas da Concessionária; e
- 4.1.13.4. um resumo das principais melhorias operacionais a serem implantadas.

4.1.14. Os demais instrumentos do Plano de Comunicação e Informação devem levar em consideração o público a ser atingido e os principais meios a serem utilizados. Como exemplo, pode-se determinar a comunicação impressa como veículo principal, privilegiando anúncios em jornais e revistas para transmitir as mensagens principais. É importante que a Concessionária se comprometa a reunir-se periodicamente com os representantes dos diversos meios de comunicação para expressar fielmente os benefícios a serem alcançados com a nova concessão.

5. IMPLEMENTAÇÃO DO PTO

5.1. O Plano de Transferência Operacional irá compreender 2 estágios distintos conforme previsto no Contrato:

- A. Estágio 1 – Preparação
- B. Estágio 2 – Operação Assistida

Estágio 1 – Preparação

5.1.1. Logo após a adjudicação do objeto, a Concessionária deverá iniciar intercâmbio com o atual operador aeroportuário de forma a implantar nova organização e cultura, bem como uma série de padrões e objetivos. Para tanto, a Concessionária deverá elaborar planos e programas específicos, que irão facilitar e direcionar o processo de transição de forma harmoniosa. O conjunto de planos constitui o Plano de Transferência Operacional (PTO), que deverá ser elaborado e enviado à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato.

5.1.2. A ANAC deverá em até 40 (quarenta) dias, após o recebimento completo dos PTO, analisar os PTO e solicitar ajustes e/ou esclarecimentos que forem necessários.

5.1.3. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano.

5.1.4. A Concessionária deverá observar o disposto no item 3.9.1 referente às obrigações contratuais prévias à apresentação do Plano de Transferência Operacional – PTO.

Estágio 2 – Operação Assistida

5.1.5. A partir da aprovação do PTO terá início o Estágio 2 da Fase I-A.

5.1.6. Para aprovação do PTO e início do estágio 2 são necessárias:

- 5.1.6.1. a conformidade do requerimento para emissão do Certificado Operacional de Aeroporto;
- 5.1.6.2. a conformidade da declaração de ratificação do MOPS;
- 5.1.6.3. a aprovação da equipe de gestão;
- 5.1.6.4. a aprovação do programa de treinamento.

5.1.7. O estágio 2 terá duração mínima de:

- 5.1.7.1. 45 (quarenta e cinco) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax/ano; e
- 5.1.7.2. 15 (quinze) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros menor que 1 mi/pax/ano.

5.1.8. Os objetivos deste Estágio são:

- 5.1.8.1. permitir à Concessionária obter e preparar os recursos necessários para a prestação dos serviços previstos no contrato;
- 5.1.8.2. minimizar qualquer efeito adverso da transferência dos serviços para a Concessionária; e
- 5.1.8.3. assegurar a disponibilidade de informações e procedimentos necessários para que as Partes assumam suas responsabilidades e direitos descritos no Contrato.

5.1.9. Neste Estágio o operador aeroportuário atual manterá a responsabilidade pela operação do Complexo Aeroportuário com acompanhamento direto da nova Concessionária, que dentre outras atividades deverá validar as decisões gerenciais em um regime de operação assistida, conforme previsto no PTO. Para tanto, a Concessionária deverá estabelecer uma equipe de transição

com responsáveis diretos pelo acompanhamento das principais áreas funcionais.

5.1.10. Nesta etapa a Equipe de Transição da Concessionária trabalhará em conjunto com o Comitê de Transição e todas as pessoas que este indicar, de forma a coordenar de maneira transparente o início das suas atividades/serviços de operação.

5.1.11. A Concessionária desfrutará de livre acesso a todas as instalações do sítio aeroportuário e serão designados espaços físicos para que a Concessionária possa realizar os trabalhos e atividades da transição. Durante este estágio a Concessionária deverá realizar um amplo processo de auditoria para familiarizar-se completamente com as operações, a estrutura organizacional, os detentores de contrato de cessão de espaço no Aeroporto e usuários do Aeroporto.

5.1.12. A Concessionária deve garantir uma transição eficaz, dentro dos prazos estabelecidos, através da execução das seguintes ações:

5.1.12.1. tratar todos os empregados do operador aeroportuário atual de forma justa, aberta e equitativa;

5.1.12.2. tomar a iniciativa para comunicar-se com os empregados, detentores de contrato de cessão de espaço no Aeroporto, usuários, companhias aéreas, órgãos governamentais e a comunidade em geral em todos os aspectos da transição;

5.1.12.3. assegurar os processos de capacitação e desenvolvimento do quadro de pessoal existente e futuro do Aeroporto;

5.1.12.4. tomar a iniciativa para cooperar com os representantes locais e regionais do Governo, comunidade empresarial e população em geral para promover a integração e desenvolvimento do Aeroporto com as metas locais e regionais; e

5.1.12.5. estabelecer uma estrutura organizacional eficiente, que defina claramente as áreas de responsabilidade.

5.1.13. O Estágio 2 será considerado como concluído quando satisfeitas as seguintes condições:

5.1.13.1. após o decurso de tempo mínimo previsto nos itens 5.1.7.1 e 5.1.7.2;

5.1.13.2. obter declaração ou manifestação da ANAC informando sobre o recebimento do PSA com todos os itens previstos necessários à sua composição nos termos da regulamentação vigente, para fins de aprovação preliminar de conformidade do PSA nos termos do item 3.9.5.1

5.1.13.3. obtenção do Certificado Operacional Provisório pela Concessionária, observadas as condicionantes expostas nos itens 3.10.1 e 5.1.6.1 a 5.1.6.4.

6. EXEMPLO DE AÇÕES DE TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL

6.1. Com o intuito de facilitar o entendimento para a elaboração do Plano de Transferência Operacional (PTO) são oferecidos, a seguir, alguns exemplos de ações possíveis para serem avaliadas.

Equipe de Transição	<p>Uma Equipe de Transição será formada para gerenciar todos os aspectos da transição da operação do operador aeroportuário atual para a Concessionária. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none">• O desenvolvimento de um cronograma de transição detalhado.• A formação de subequipes para lidar com aspectos específicos da transição (ex.: equipe de operações, equipe de comunicações etc.). As subequipes se reportarão à Equipe de Transição, que constituirá a entidade tomadora de decisões.• A supervisão das subequipes e facilitação de reuniões semanais/quinzenais entre todas as subequipes.• Negociação com o operador aeroportuário atual para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.• Garantia da continuidade de operação de todos os sistemas de negócio (contábil, operacional, tecnologia da informação, folha de pagamento etc.).• Fornecimento de assessoria jurídica e técnica.• Desenvolvimento de uma estrutura de administração para o Aeroporto, nomeando a administração executiva e os líderes de grupos/serviços/práticas.
Subequipe: Finanças	<p>Uma Equipe de Finanças poderá ser formada para desenvolver orçamentos e gerenciar despesas. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none">• Desenvolvimento de um orçamento mensal detalhado para os primeiros 2 anos.• Desenvolvimento de um orçamento trimestral para o terceiro ano.• Garantia de uma transição eficaz dos sistemas financeiros (ex.: contábil, folha de pagamento etc.).• Desenvolvimento de ferramentas para garantir finanças detalhadas e transparentes.• Identificação de áreas de melhoria para um sistema financeiro aeroportuário otimizado e customizado.
	<p>Uma Equipe de Operações poderá ser formada para operar o Aeroporto. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none">• Coordenação junto com o operador aeroportuário atual, ANAC e DECEA sobre questões regulatórias nas operações aeroportuárias.• Identificação de necessidades de contratação.

Subequipe: Operações	<ul style="list-style-type: none"> • Identificação de necessidades de manutenção e pequenas melhorias; desenvolvimento de orçamento e cronograma. • Levantamento e revisão das ações de saneamento das não-conformidades existentes. • Coordenação das atividades dos órgãos públicos que por disposição legal deva funcionar no Aeroporto a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do Aeroporto. • Identificação de necessidades de equipamentos adicionais; desenvolvimento de plano de implementação, orçamento e cronograma.
Subequipe: Comunicações	<p>Uma Equipe de Marketing poderá ser formada para gerenciar todos os aspectos de comunicações internas e externas. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Criação de uma estratégia de relações públicas. • Desenvolvimento de relações com a imprensa no Brasil e com a indústria aeroportuária internacional. • Administração de relações com Empresas Aéreas.
Subequipe: Comercial	<p>Uma Equipe Comercial poderá ser criada para gerenciar atividades comerciais existentes e no curto prazo. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administração de atividades comerciais na propriedade do Aeroporto. • Desenvolvimento e administração de relações próximas com possíveis investidores de terminais. • Desenvolvimento de metas de desenvolvimento comercial de 3, 5, 7, 10 anos.
Subequipe: Recursos Organizacionais e Humanos	<p>Uma Equipe de Estrutura Organizacional poderá ser criada para aconselhar e desenvolver alternativas para a estrutura organizacional e o plano de recursos humanos do Aeroporto. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento de uma lista de potenciais líderes de administração executiva e de grupos/serviços/práticas para a equipe de transição, com base em experiência e especialização. • Identificação de áreas onde a Equipe de Administração possa precisar de fortalecimento e desenvolvimento de critérios de recrutamento.
Subequipe: Tecnologia da Informação	<p>Uma Equipe de Tecnologia da Informação (TI) poderá ser criada para gerenciar uma transição tranquila da infraestrutura de TI. Entre outras atividades, a equipe realizará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avaliação do sistema de TI atual. • Identificação de melhorias de TI necessárias. • Identificação de necessidades estratégicas de contratação/treinamento para TI. • A equipe trabalhará juntamente com as Equipes de Finanças e de Operações.
Formação da nova Equipe de Administração do Aeroporto	<p>A Equipe de Transição ficará responsável por transferir os conhecimentos à nova Equipe de Administração Aeroportuária. Todas as subequipes operando sob direção da Equipe de Transição poderão ser transferidas para as equipes e grupos apropriados sob a nova administração e suas estruturas organizacionais.</p>
Melhorias Imediatas	<p>A Concessionária verificará oportunidades de vantagens imediatas para aumentar a eficiência operacional, a experiência do passageiro e o desempenho comercial, que podem incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melhoria do processo de segurança, aumentando a eficiência do processamento. • Avaliação dos principais entraves para melhoria da operação das empresas aéreas no aeroporto e da prestação de serviço aos passageiros e demais usuários, com as respectivas medidas a serem adotadas.



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antônio Migliorini, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Ricardo Von Ellenrieder, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo de Oliveira e Silva, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Usuário Externo**, em 03/09/2019, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/09/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Gerente de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 03/09/2019, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/09/2019, às 18:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3048534** e o código CRC **7777306A**.

Referência: Processo nº 00058.019408/2019-16

SEI nº 3048534



EXTRATO DE CONTRATO DE CONCESSÃO

Contrato de Concessão n° 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

1. Espécie: Contrato de Concessão;
2. Processo n° 00058.019408/2019-16;
3. Concedente: a União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
4. Concessionária: SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S/A, inscrita no CNPJ/MF sob o n° 34.331.544/0001-58;
5. Objeto: concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Centro-Oeste;
6. Fundamento legal: arts. 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição da República Federativa do Brasil, 8º, inciso XXIV, da Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto n° 7.624, de 22 de novembro de 2011;
7. Vigência: 30 (trinta) anos;
8. Valor: R\$ 1.433.033.410,36 (um bilhão, quatrocentos e trinta e três milhões, trinta e três mil, quatrocentos e dez reais e trinta e seis centavos);
9. Signatários: pelo Concedente, José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente da ANAC, e, pela Concessionária, Marco Antônio Migliorini e Augusto Ricardo Von Ellenrieder, procuradores da Concessionária SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S/A; e
10. Local e data de assinatura: Brasília (DF), em 03 de setembro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão n° 01/2018**, em 03/09/2019, às 18:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto n° 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3455891** e o código CRC **05FF27D9**.



DESPACHO

À ASTEC

Assunto: **Solicitação de publicação de Extrato de Contrato de Concessão.**

Tendo em vista a assinatura do Contrato de Concessão para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Centro-Oeste, solicito a publicação do Extrato de Contrato de Concessão conforme documento nº SEI 3455891.



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Presidente da Comissão Especial de Licitação - Edital do Leilão nº 01/2018**, em 03/09/2019, às 18:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3455845** e o código CRC **BC9801B6**.

Ministério da Infraestrutura

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

EXTRATO DE CONCESSÃO

Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2019 - Sudeste

1. Espécie: Contrato de Concessão;
2. Processo nº 00058.021330/2019-91;
3. Concedente: a União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
4. Concessionária: Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.402.939/0001-31;
5. Objeto: concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Sudeste;
6. Fundamento legal: arts. 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição da República Federativa do Brasil, 8º, inciso XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011;
7. Vigência: 30 (trinta) anos;
8. Valor: R\$ 1.579.585.268,00 (um bilhão, quinhentos e setenta e nove milhões, quinhentos e oitenta e cinco mil, duzentos e sessenta e oito reais);
9. Signatários: pelo Concedente, Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente Substituto da ANAC, e, pela Concessionária, Stephan Conrad e Johann Georg Erwin Gigl, procuradores da Concessionária Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.; e
10. Local e data de assinatura: Brasília (DF), em 5 de setembro de 2019.

EXTRATO DE CONCESSÃO

Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2019 - Centro-Oeste

1. Espécie: Contrato de Concessão;
2. Processo nº 00058.019408/2019-16;
3. Concedente: a União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
4. Concessionária: SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 34.331.544/0001-58;
5. Objeto: concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Centro-Oeste;
6. Fundamento legal: arts. 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição da República Federativa do Brasil, 8º, inciso XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011;
7. Vigência: 30 (trinta) anos;
8. Valor: R\$ 1.433.033.410,36 (um bilhão, quatrocentos e trinta e três milhões, trinta e três mil, quatrocentos e dez reais e trinta e seis centavos);
9. Signatários: pelo Concedente, José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente da ANAC, e, pela Concessionária, Marco Antônio Migliorini e Augusto Ricardo Von Ellenrieder, procuradores da Concessionária SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A.; e
10. Local e data de assinatura: Brasília (DF), em 3 de setembro de 2019.

EXTRATO DE CONCESSÃO

Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2019 - Nordeste

1. Espécie: Contrato de Concessão;
2. Processo nº 00058.021437/2019-30;
3. Concedente: a União, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
4. Concessionária: Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.919.741/0001-20;
5. Objeto: concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Nordeste;
6. Fundamento legal: arts. 21, inciso XII, alínea "c", da Constituição da República Federativa do Brasil, 8º, inciso XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011;
7. Vigência: 30 (trinta) anos;
8. Valor: R\$ 5.781.410.236,78 (cinco bilhões, setecentos e oitenta e um milhões, quatrocentos e dez mil, duzentos e trinta e seis reais e setenta e oito centavos);
9. Signatários: pelo Concedente, Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente Substituto da ANAC, e, pela Concessionária, Fernando Santiago Yus Sáenz de Cenzano procurador da Concessionária Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.; e
10. Local e data de assinatura: Brasília (DF), em 5 de setembro de 2019.

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 1/2019 - UASG 113214

Número do Contrato: 1/2018.

Nº Processo: 00058518365201787.

PREGÃO SISPP Nº 23/2017. Contratante: AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL-- ANAC. CNPJ Contratado: 72581283000113. Contratado: TECNICAL ENGENHARIA LTDA -Objeto: Prorrogação do prazo da vigência contratual, por 20 meses adicionais, com início a se iniciar em 20 de setembro de 2019 e encerramento em 20 de maio de 2021; alteração qualitativa contratual, com inclusão de subitem ao "Item 2 - Material de Reposição". Fundamento Legal: Lei 8666/93. Vigência: 12/09/2019 a 12/05/2021. Valor Total: R\$2.041.547,40. Fonte: 280120069 - 2019NE800106. Data de Assinatura: 03/09/2019.

(SICON - 05/09/2019) 113214-20214-2019NE800001

AVISO DE LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 24/2019 - UASG 113214

Nº Processo: 00068000503201919. Objeto: Contratação de Serviço Telefônico Fixo Comutado (STFC) para ligações originadas e recebidas nas instalações da Agência Nacional de Aviação Civil em Porto Alegre e Curitiba, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas no Edital e seus anexos.. Total de Itens Licitados: 5. Edital: 06/09/2019 das 08h00 às 12h00 e das 13h00 às 17h00. Endereço: Scs Q. 09, Lote C, Torre a - Ed. Parque Cidade Corporate, Setor Comercial Sul - BRASÍLIA/DF ou www.comprasgovernamentais.gov.br/edital/113214-5-00024-2019. Entrega das Propostas: a partir de 06/09/2019 às 08h00 no site www.comprasnet.gov.br. Abertura das Propostas: 18/09/2019 às 09h00 no site www.comprasnet.gov.br. Informações Gerais: .

GISELE APARECIDA GONCALVES DE OLIVEIRA

Pregoeira

(SIASGnet - 05/09/2019) 113214-20214-2019NE800001

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO Nº 78/2019/WEB/RNTRC

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, no uso de suas atribuições e para os fins previstos na Lei nº 11.442/07, e suas alterações, e na Resolução ANTT nº 5.083/016, NOTIFICA as pessoas físicas e jurídicas abaixo relacionadas, para ciência da autuação de infração por inobservância das disposições previstas na Resolução nº 4.799/15, por infringência às normas referentes ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC. Eventual Defesa deverá ser encaminhada, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da publicação deste edital no D.O.U., nos termos do art. 83, da Resolução nº 5.083/16, mediante requerimento, por escrito, à GERÊNCIA DE PROCESSAMENTO DE AUTOS DE INFRAÇÃO E APOIO À JARI - GEAUT/SUFIS/ANTT, situada no Setor de Clubes Esportivo Sul - SCES, lote 10 - trecho 03, Projeto Orla Polo 8, Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla 8, Bloco E, Asa Sul, Brasília, CEP: 70200-003. BRASILIA, 5 de setembro de 2019,

NOME DO INFRATOR, Nº CNPJ/CPF, Nº AUTO, DT.INFRAÇÃO;

MAXIMUS ATACADISTA DISTRIBUIDOR DE PRODUTOS ALIMENTICIOS LTDA, 08.691.096/0005-17, CRGRN00165902018, 21/11/2018; SM TRANSPORTE MULTIMODAL LTDA, 21.062.117/0001-70, CRGRN00169082018, 30/11/2018; CRGRN00006932019, 30/01/2019; AGRO INDUSTRIAL SAO LUIZ LTDA, 95.865.572/0024-36, CRGRN00166102018, 21/11/2018; PLACTERM INDUSTRIA E COMERCIO DE PLASTICOS E ISOL LTDA, 52.295.060/0001-82, CRGRN00166112018, 22/11/2018; ATUI EMPRESARIAL LTDA, 09.282.276/0001-84, CRGRN00166132018, 22/11/2018; DISTRIBUIDORA DE CEREAIS CASTRO GARCIA LTDA, 10.834.001/0001-95, CRGRN00166272018, 22/11/2018; CRGRN00166282018, 22/11/2018; COMTRASIL COMERCIO E TRANSPORTES LTDA, 33.899.204/0007-50, CRGRN00168462018, 29/11/2018; B R F LOGISTICA E TRANSPORTE LTDA, 06.910.514/0001-60, CRGRN00166412018, 21/11/2018; CRGRN00169232018, 23/11/2018; CRGRN00169312018, 23/11/2018; UNIRIOS RODOFLUVIAL E LOGISTICA LTDA, 83.346.932/0016-02, CRGRN00150052018, 19/09/2018; SCHREIBER LOGISTICA LTDA, 10.349.430/0003-39, CRGRN00167002018, 26/11/2018; TRANS-COSTALONGA TRANSPORTES LTDA, 97.548.540/0001-46, CRGRN00167502018, 27/11/2018; CRGRN00167512018, 27/11/2018; F.P.M.GOMES TRANSPORTES, 12.305.299/0001-71, CRGRN00167782018, 22/11/2018; CRGRN00168772018, 22/11/2018; R2 LOG LOGISTICA EIRELI, 09.417.837/0001-05, CRGRN00168532018, 29/11/2018; CRGRN00014592019, 19/02/2018; JUAREZ JALES DA SILVA, 23.377.244/0001-93, CRGRN00169042018, 30/11/2018; TRANSLIM TRANSPORTE E LOGISTICA LTDA, 41.379.744/0003-08, CRGRN00169132018, 23/11/2018; CRGRN00169222018, 23/11/2018; CRGRN00169342018, 23/11/2018; I HAESE LIDIG, 11.701.391/0001-98, CRGRN00169272018, 30/11/2018; ALINE DOS REIS MASON BETINE - ME, 07.426.228/0001-97, FELCG00209822017, 21/04/2017; FELCG00233362017, 04/03/2017; SD - TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA, 11.666.527/0002-57, CRGRN00073942018, 28/04/2018; J B Z CARGAS LTDA, 32.464.075/0001-10, CRGRN00142892018, 30/08/2018; CRGRN00134082018, 07/08/2018; ELITE SS TRANSPORTES LTDA - ME, 15.650.794/0001-06, FELCG00031062018, 25/02/2017; FELCG00165542017, 31/05/2017; FELCG00134902017, 07/06/2017; RODOVIARIO FURTADO LTDA, 08.785.979/0001-62, CRGRN00037112018, 22/02/2018; CRGRN00037122018, 22/02/2018; J AMARAL TRANSPORTES LTDA, 24.569.193/0001-64, CRGRN00154132018, 03/10/2018; TECTRANS EXPRESSO LTDA, 04.405.673/0001-82, CRGRN00035462017, 08/11/2017; RS TRANSPORTES EIRELI - ME, 28.086.337/0001-82, CRGRN00069612018, 24/04/2018; CRGRN00042062017, 22/11/2017; SILVA & CARDOSO LTDA, 81.022.857/0001-04, FELCG00089652018, 30/06/2016; FELCG00095012018, 29/07/2016; FELCG00135202018, 19/07/2016; FELCG00131992018, 19/07/2016; FELCG00136702018, 12/07/2016; FELCG00137382018, 27/07/2016; FELCG00138342018, 07/07/2016; FELCG00078192018, 29/09/2016; FELCG00070232018, 23/09/2016; FELCG00069612018, 12/09/2016; FELCG00070192018, 21/09/2016; FELCG00073132018, 08/09/2016; FELCG00075272018, 16/09/2016; FELCG00078352018, 04/08/2016; FELCG00081292018, 26/08/2016; FELCG00081892018, 18/08/2016; FELCG00082492018, 22/08/2016; FELCG00083792018, 24/08/2016; FELCG00119312018, 12/08/2016; FELCG00119692018, 12/08/2016; CRGRN00001782017, 15/08/2017; A & Z PRESTACAO DE SERVICOS DE TRANSPORTE LTDA - ME, 02.066.525/0001-55, FELCG00104652018, 20/04/2016; MELHOR TRANSPORTES LTDA - EPP, 60.067.683/0001-26, FELCG00097762017, 29/05/2017; FELCG00110662017, 02/05/2017; FELCG00112542017, 11/05/2017; FELCG00143152018, 22/11/2017; FELCG00195542017, 11/04/2017; FELCG00202522017, 18/04/2017; FELCG00183902017, 03/04/2017; FELCG00200462017, 24/04/2017; FELCG00065142018, 22/10/2016; FELCG00053882018, 26/11/2016; RBS - ZERO HORA EDITORA JORNALISTICA S.A., 92.821.701/0054-11, FELCG00065242018, 27/10/2016; FELCG00071702018, 01/09/2016; CERAMICA V.F. SANTOS LTDA - ME, 05.160.039/0001-90, CRGRN00021622017, 26/09/2017; MANGUEIRAO MATERIAL DE CONSTRUCAO EIRELI, 30.764.542/0001-00, CRGRN00169812018, 04/12/2018; CRGRN00169822018, 04/12/2018; PLANTAR CASAS COMERCIO E SERVICO DE CONSTRUCAO LTDA - ME, 26.597.944/0001-81, CRGRN00047962017, 06/12/2017; SISTRANS TRANSPORTES E LOGISTICA EIRELI, 10.013.699/0001-88, CRGRN00034542017, 03/11/2017; CRGRN00034552017, 03/11/2017; CRGRN00034562017, 03/11/2017; CRGRN00034642017, 03/11/2017; CRGRN00034572017, 03/11/2017; CRGRN00034582017, 03/11/2017; CRGRN00034592017, 03/11/2017; CRGRN00034602017, 03/11/2017; CRGRN00034612017, 03/11/2017; CRGRN00034622017, 03/11/2017; CRGRN00034632017, 03/11/2017; CRGRN00035062017, 06/11/2017; CRGRN00035072017, 06/11/2017; CRGRN00034442017, 03/11/2017; CRGRN00034472017, 03/11/2017; CRGRN00034512017, 03/11/2017; CRGRN00035262017, 06/11/2017; CRGRN00035292017, 06/11/2017; CRGRN00035302017, 06/11/2017; CRGRN00035332017, 06/11/2017; CRGRN00035362017, 06/11/2017; CRGRN00035082017, 06/11/2017; CRGRN00035092017, 06/11/2017; CRGRN00035102017, 06/11/2017; CRGRN00035122017, 06/11/2017; CRGRN00035202017, 06/11/2017; CRGRN00035212017, 06/11/2017; CRGRN00035232017, 06/11/2017; ENRI OLIVERA LEAL TRANSPORTES, 30.678.798/0001-96, CRGRN00170232018, 29/11/2018; CRGRN00170282018, 29/11/2018; RPN ADMINISTRADORA E COMERCIO DE BEBIDAS EIRELI, 26.193.019/0001-95, CRGRN00155042018, 05/10/2018; INVICTOS TRANSPORTES E SERVICOS LTDA, 22.196.801/0001-07, CRGRN00170352018, 06/12/2018; WANDERLEY DE SOUZA & CIA LTDA - ME, 23.870.735/0001-71, FELCG00146162018, 14/10/2017; FELCG00148922018, 15/11/2017; PTS TRANSPORTES E SERVICOS EIRELI, 07.727.981/0001-12, CRGRN00170612018, 30/11/2018; GRAM LOG TRANSPORTES E LOGISTICA EIRELI, 03.127.408/0001-17, CRGRN00159252018, 26/10/2018; VILA VELHA COMERCIO DE FRIOS LTDA, 07.722.950/0001-79, CRGRN00171552018, 10/12/2018; NVC LOG LTDA, 14.894.249/0001-00, CRGRN00172502018, 13/12/2018; GALDINO CABRAL E GALDINO LTDA, 11.354.201/0001-03, CRGRN00173252018, 16/12/2018; SANTINA VIEIRA FILHA TRANSPORTES, 15.455.477/0001-39, CRGRN00152822018, 28/09/2018; TRANSPORTADORA WESLEY MARTINS COSTA LTDA - ME, 19.724.089/0001-67, FELCG00150432018, 26/04/2018; M. P. MARMORES E GRANITOS LTDA - EPP, 05.166.500/0001-11, FELCG00150472018, 26/03/2018; MACTRANS TERMINAL DE CARGAS E TRANSPORTES LTDA, 09.372.115/0001-81, CRGRN00173512018, 17/12/2018; SIDEPAR - SIDERURGICA DO PARA S/A, 06.149.423/0001-54, CRGRN00145582018, 07/09/2018; CRGRN00145592018, 07/09/2018; CRGRN00145622018, 07/09/2018; CRGRN00145632018, 07/09/2018; CARLOS AUGUSTO MUNIZ RIBEIRO, 18.477.823/0001-78, CRGRN00173952018, 18/11/2018; GHS TERRAPLANAGEM LTDA, 15.439.145/0001-60, CRGRN00174202018, 19/12/2018; MVM TRANSPORTES LTDA, 26.739.561/0001-09, CRGRN00174502018, 19/12/2018; PH DA SILVA-TRANS PH, 28.225.781/0001-31, FELCG00150452018, 02/06/2018; DANI TRANSPORTE RODOVIARIO DE CARGAS LTDA-ME, 00.657.921/0003-93, FELCG00195362017, 04/04/2017; FELCG00214842017, 07/03/2017; FELCG00189782017, 12/04/2017; FELCG00034462018, 24/02/2017; FELCG00109522018, 29/04/2017; FELCG00110002018, 13/04/2017; FELCG00019362018, 14/02/2017; FELCG00015042018, 22/02/2017; FELCG00069102018, 11/09/2016; FELCG00076082018, 03/09/2016; FELCG00076782018, 12/09/2016; FELCG00115782018, 25/09/2016; FELCG00117202017, 03/02/2017; FELCG00080902018, 20/08/2016; FELCG00091142018, 04/06/2016; FELCG00132612018, 09/07/2016; FELCG00091382018, 09/07/2016; FELCG00131432018, 03/07/2016; FELCG00092522018, 27/07/2016; FELCG00138532018, 03/07/2016; MORAIS SIQUEIRA & SIQUEIRA LTDA, 03.481.497/0001-03, FELCG00033832018, 15/02/2017; FELCG00018972018, 28/02/2017;