

Estudo Técnico Preliminar 15/2025

1. Informações Básicas

Número do processo: 50020.003962/2025-17

2. Descrição da necessidade

Conforme consta no processo administrativo nº 50020.004697/2024-11, a Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8596278), de 16 de dezembro de 2024, apresentou os fundamentos técnicos que levaram à criação do **Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais - AmpliAR** e aos termos da minuta de portaria que institui o programa, bem como da minuta de edital de processo competitivo simplificado, que foram submetidos a consulta pública pelo Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR.

Conforme exposto no documento, o AmpliAR foi criado a partir de Comissão de Solução Consensual (CSC) instaurada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) nos autos do processo TC 039.910/2023-7. O acordo construído pelos participantes da CSC, entre os quais inclui-se a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), foi aprovado pelo Plenário do TCU por meio do Acórdão nº 2283/2024, de 23 de outubro de 2024. Consoante previsto na Instrução Normativa TCU nº 91, de 22 de dezembro de 2022, o acordo foi ratificado pelos membros da CSC a partir da assinatura de Termo de Autocomposição.

Em consonância com a solução consensual acordada entre os participantes da CSC, a minuta de portaria e os documentos editalícios do PCS foram submetidos a consulta pública por esta Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MPor) no período de 17 de dezembro de 2024 a 17 de fevereiro de 2025.

No que tange às contribuições relacionadas à minuta de portaria que institui o programa, a Nota Técnica nº 49/2025/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 9753462), de 21 de maio de 2025, complementada pela Nota Técnica nº 55/2025/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 9819112), de 05 de junho de 2025, apresentou, de forma sintética e estruturada, a análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública promovida pelo MPor referente ao Programa AmpliAR e detalhou as alterações promovidas na minuta de Portaria decorrentes da avaliação técnica das contribuições recebidas e da necessidade de aprimoramento regulatório, à luz dos objetivos de política pública traçados para a aviação regional.

Ao final dos documentos, foram apresentados a minuta de portaria que institui o programa e o relatório de contribuições - que dizem respeito unicamente à minuta de portaria (SEI nº 9775259).

Na sequência, a viabilidade jurídica do programa foi confirmada pela Consultoria Jurídica junto ao MPor, no exercício de suas competências, por meio do Parecer nº 00085/2025/CONJUR-MPOR/CGU/AGU (SEI nº 9853347), que certificou, ainda, a regularidade do procedimento entabulado pela área técnica.

Nesse contexto, o AmpliAR foi instituído pelo MPor nos termos da Portaria nº 373 (SEI nº 9863836), de 10 de junho de 2025. Conforme descrito no normativo ministerial, o programa consiste na incorporação de aeroportos regionais deficitários aos contratos de concessão aeroportuária vigentes, mediante a realização de procedimento competitivo simplificado (PCS).

Nessa esteira, conforme noticiado na página da Agência, a ANAC aprovou no dia 24 de abril de 2025 o modelo de termo aditivo (TA) que será incorporado aos contratos de concessão das operadoras aeroportuárias que aderirem ao AmpliAR. A versão final do TA constará como anexo ao edital do procedimento competitivo simplificado.

O escopo a ser atendido é a oferta de 19 aeroportos regionais às concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes para a ampliação, manutenção e exploração desses ativos.

A assunção dos aeroportos regionais pela concessionária que oferecer a proposta econômica vencedora dar-se-á pelo prazo remanescente da concessão federal vigente, sem prejuízo de eventual extensão desse prazo no âmbito do reequilíbrio econômico-financeiro que será formalizado mediante a celebração de termo aditivo com a ANAC.

A contratação pretendida visa assegurar suporte técnico especializado para assegurar a efetivação da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780/2009, alinhando-se aos objetivos estratégicos do setor, contribuindo para o desenvolvimento econômico regional, a integração nacional e a melhoria dos serviços prestados ao cidadão.

O objetivo principal do AmpliAR é promover o desenvolvimento econômico e a integração nacional por meio da modernização e expansão da infraestrutura aeroportuária regional, utilizando recursos privados. Este programa está alinhado com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. **A PNAC prioriza o uso de recursos privados para o desenvolvimento da aviação civil**, conforme é possível observar em seu art. 2º, que destaca a importância das parcerias com a iniciativa privada para ampliar a infraestrutura aeroportuária e melhorar a eficiência operacional dos aeroportos.

A adesão ao AmpliAR pelas concessionárias é voluntária, não criando qualquer vínculo obrigacional anterior à formalização de compromissos por meio de termos aditivos aos contratos de concessão existentes. Essa abordagem voluntária é necessária porque, embora a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, permita alterações unilaterais por parte da União em situações específicas, tais modificações estão restritas aos limites do contrato e da lei. Mesmo com a garantia de reequilíbrio econômico-financeiro, tais mudanças substanciais não podem ser impostas unilateralmente, devendo ser negociadas e formalizadas de comum acordo para respeitar os direitos e interesses das concessionárias e assegurar a viabilidade jurídica e econômica dos contratos.

O programa tem como premissa a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão já celebrados, assegurando que novos compromissos não impactem as condições previamente acordadas, conforme disposto no art. 9º da Lei nº 8.987/1995.

Verifica-se, portanto, que o AmpliAR busca fomentar investimentos privados em aeroportos regionais, promovendo a desestatização e a melhoria da infraestrutura aeroportuária, em linha com as diretrizes da Lei nº 13.448/2017 e do Decreto nº 10.368/2020. A 1ª rodada do programa prevê a oferta de 19 aeroportos regionais por meio de um PCS, modalidade que simplifica o processo licitatório, exigindo expertise técnica para assegurar a eficiência, transparência e conformidade legal.

Os aeroportos regionais prioritários incluídos no programa, definidos com base no Plano Aeroviário Nacional (PAN), são os seguintes: Aracati (CE), Araguaína (TO), Araripina (PE), Barcelos (AM), Barreirinhas (MA), Cacoal (RO), Cruz / Jericoacoara (CE), Garanhuns (PE), Guanambi(BA), Itacoatiara (AM), Itaituba (PA), Lençóis (BA), Parintins (AM), Paulo Afonso (BA), Porto Alegre do Norte (MT), São Raimundo Nonato (PI), Serra Talhada (PE), Tarauacá (AC) e Vilhena (RO).

Nesse sentido, considerando a ausência de estrutura necessária por parte do MPor para promover o certame por meios próprios, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) determinou a este Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuária (DOPR) que providenciasse a contratação de assessoramento técnico de instituição que disponha de notória expertise no assunto para a prestação de serviços especializados de assessoria ao leilão, com vistas a prover suporte técnico relativo aos procedimentos inerentes à realização do evento.

Nesse contexto, entende-se que a contratação deve ocorrer em conformidade com os procedimentos e parâmetros fixados pelas Leis federais nº 9.491/1997, 8.987/1995 e 14.133/2021 (que substituiu a Lei 8.666/1993). Isso porque, tratando-se de processo competitivo, o procedimento a ser adotado pela instituição organizadora deverá pautar-se pelos estritos ditames normativos, os quais serão devidamente incorporados ao Edital do PCS, cuja elaboração de versão definitiva está em andamento nos autos do processo administrativo nº 50020.004697/2024-11.

Impende registrar que a contratação de pessoa jurídica para a prestação de serviço especializado de assessoria técnica a processo licitatório (portanto, semelhante, embora não idêntico) tem histórico consolidado de passagem por outros órgãos, a exemplo da ANAC, conforme processo administrativo nº 00058.012624/2022-28, que trata da contratação da pessoa jurídica B3 Brasil, Bolsa, Balcão, para a condução do leilão da 7ª rodada; e o processo administrativo nº 00058.030488/2021-77, em que formalizou-se o processo de contratação por inexigibilidade de licitação novamente da B3 Brasil, Bolsa, Balcão, no âmbito da relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A – SBSG, de forma semelhante a que se propõe no presente processo.

Ante o exposto, este Estudo Técnico Preliminar (ETP) foi elaborado em conformidade com a Instrução Normativa nº 5, de 26 de maio de 2017, da Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (atual Ministério da Economia), com o objetivo de justificar a necessidade de contratação de serviços técnicos especializados de assessoria para a realização do Procedimento Competitivo Simplificado (PCS) da 1ª rodada do Programa AmpliAR, que visa a oferta de aeroportos regionais para ampliação, manutenção e exploração pelas concessionárias com contrato vigente e que não estejam em processo de extinção antecipada conforme previsto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou em legislação superveniente. A contratação de serviços técnicos especializados é necessária devido à complexidade do PCS, que envolve análise do edital, elaboração de manual, gestão de documentos, atendimento a proponentes e condução de sessões públicas.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Ministério de Portos e Aeroportos	Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias da SAC/MPor

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

A contratação pretendida requer a prestação de serviços técnicos especializados com natureza singular, em virtude da complexidade do certame, de sua repercussão econômica e do elevado grau de tecnicidade. Exige-se a atuação de instituição com notória especialização comprovada por experiência em processos similares de concessão de infraestrutura pública. Tal perfil profissional é indispensável para garantir a lisura, a eficiência e a segurança jurídica do processo, conforme previsto no art. 74, inciso III, da Lei nº 14.133/2021.

Como referido anteriormente, trata-se o caso de contratação de serviços técnicos especializados de assessoria para o Processo Competitivo Simplificado do Programa Ampliar. Destaca-se que o serviço a ser contratado terá natureza não continuada, uma vez que diz respeito à prestação de serviço específico de suporte técnico relativos aos procedimentos inerentes ao certame, e que não se aplicará a necessidade de a contratada promover a transição contratual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas.

Além disso, o serviço profissional especializado fornecido deverá estar consubstanciado na habilidade peculiar para organização de certames com considerável grau de complexidade. Deve-se buscar, ainda, notória especialização da empresa, devidamente demonstrada através da participação na organização de outros procedimentos concorrenciais no decorrer dos anos, já que o serviço a ser contratado tem natureza singular, inerente à complexidade do conjunto de atividades e tarefas a serem desempenhadas, abrangendo a especificidade da matéria e a sua dimensão econômica.

Em outras palavras, entende-se necessário contratar instituição com notória e reconhecida expertise na condução de leilões de ativos públicos, especialmente no que se refere a concessões de infraestrutura, e que se considera temerário buscar soluções não experimentadas para a condução do PCS, vez que qualquer mínima falha poderia acarretar contestações administrativas e/ou judiciais quanto à sua validade.

Quanto à realização do PCS propriamente dito, a opção pelo formato presencial fundamenta-se na experiência consolidada de outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal, especialmente aqueles que atuam em setores regulados e com histórico de concessões relevantes, como ANAC, ANEEL, ANTT e BNDES.

Nessas experiências, observou-se que o ambiente presencial, com lances em viva voz e interação direta entre os concorrentes e o leiloeiro, contribui significativamente para estimular a competição. O fator subjetivo e emocional decorrente da presença física dos licitantes favorece estratégias mais agressivas e dinâmicas, frequentemente resultando em maior vantagem para a Administração Pública.

Destaca-se também que o objeto do certame apresenta alta complexidade técnica, elevado valor estimado, e exige tratamento cuidadoso quanto à segurança da informação e à validação documental em tempo real — fatores que reforçam a conveniência do formato presencial, em detrimento da modalidade exclusivamente eletrônica.

Por fim, a adoção do modelo presencial está em consonância com os princípios da eficiência, isonomia e busca pela proposta mais vantajosa (art. 5º, IV, da Lei nº 14.133/2021), sendo respaldada pela prática institucional da Administração Pública Federal em certames similares.

Ainda sobre o assunto, segundo o crivo de conveniência e oportunidade da administração, o certame deverá ocorrer preferencialmente na cidade de São Paulo/SP, uma vez que se trata do centro de negócios do Brasil, onde usualmente são realizados leilões dessa vultuosidade. Corrobora-se ainda o fato de ser reconhecidamente nominada como maior polo de negócios da América Latina, assim como não se pode olvidar que o perfil dos potenciais interessados nas concessões de infraestrutura é composto também por investidores estrangeiros, considerando as experiências passadas e as notícias públicas veiculadas, sendo a cidade de São Paulo onde se concentra a esmagadora maioria dos voos internacionais.

A instituição deverá também demonstrar que está cadastrada junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) como entidade autorizada a realizar a atividade em tela e em situação operacional, e deverá apresentar relação indicando o pessoal, material e instalações a serem utilizados na execução dos serviços, assegurando sua disponibilidade. Ademais, o responsável pelo serviço por parte da Contratada deve ser um de seus dirigentes. Tal exigência visa evitar problemas relativos à falta de autoridade na

tomada de decisão, visto que o PCS tem prazos exíguos e a sessão pública, assim como toda a fase preparatória, tem importância estratégica no resultado da política pública.

Por fim, conforme previsão a constar no edital, poderão participar da disputa (PCS) as concessionárias de aeroportos com contratos de concessão federal vigentes, exceto aquelas que possuem contratos em processo de extinção antecipada conforme previsto na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou em legislação superveniente.

Nesse sentido, o escopo da contratação abrange a prestação de serviços técnicos especializados de assessoria ao PCS da 1ª rodada do Programa AmpliAR, alinhados ao processo operacional da Contratada, incluindo:

Análise técnica especializada da minuta do edital do PCS: Revisão da minuta do edital e seus anexos, com recomendações para alinhamento às normas da Contratada e às melhores práticas operacionais, garantindo clareza e coesão, sujeito à aprovação da Contratada.

Elaboração do Manual de Procedimentos do PCS: Desenvolvimento de documento acessório ao edital, detalhando procedimentos como entrega de documentação, garantias e ritos do leilão, publicado após o edital.

Apoio e assessoramento técnico ao MPOR e à Comissão Especial: Acompanhamento nas etapas do PCS, com suporte logístico, expertise técnica, assessoria de comunicação e marketing, sem caráter vinculante, respeitando a autonomia da Comissão Especial.

Atendimento às proponentes e participantes: Gerenciamento de demandas de proponentes, sob orientação da Comissão Especial, incluindo reuniões públicas de esclarecimento com infraestrutura da Contratada.

Governança no recebimento, guarda e gestão de documentos: Organização e guarda segura de documentos, com registro de atos para controle e transparência, utilizando a infraestrutura da Contratada.

Assessoramento técnico na análise de documentos e propostas: Avaliação técnica de documentos de credenciamento e propostas comerciais, exceto documentos técnicos específicos, com emissão de relatórios para subsidiar a Comissão Especial.

Infraestrutura e operacionalização de sessões públicas e audiências: Disponibilização de infraestrutura para eventos do PCS, incluindo audiências públicas, market sounding, road shows, sessões de abertura e classificação de propostas, coletivas de imprensa e transmissão ao vivo.

Condução da sessão pública de classificação de propostas: Organização e condução da sessão com profissionais especializados, incluindo ritos de lances à viva voz, sob supervisão da Comissão Especial.

5. Levantamento de Mercado

No que concerne à justificativa da escolha pela contratação de pessoa jurídica para prestação de serviços técnicos especializados de assessoria ao PCS, cumpre ressaltar que, consoante disposto na Portaria que instituiu o programa, o edital deverá dispor minimamente sobre o critério de julgamento do certame, os requisitos mínimos para participação bem como as etapas, prazos e interposição de recursos, entre outros. Nesse sentido, o edital estabelece ainda o cronograma para a realização do PCS, prevendo a realização de sessão pública de abertura e classificação das propostas, com vistas a selecionar aquelas com maior percentual de deságio sobre os parâmetros anuais calculados – Receita, CAPEX, OPEX, para cada aeroporto. Concluída a homologação do Processo Competitivo Simplificado, a ANAC, conforme suas atribuições legais, definirá e calculará a forma de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão correspondente, o qual considerará o valor da proposta vencedora.

Indubitavelmente, os objetos a serem leiloados possuem magnitude e deveras importância para o cenário regulatório e econômico brasileiro, exigindo-se uma pessoa jurídica reconhecida e com notória expertise na condução do PCS, a fim de conferir segurança jurídica ao procedimento. Nesse sentido, considerando os requisitos necessários à prestação do serviço, bem como o advento das concessões anteriores conduzidas pela ANAC desde 2011, identifica-se como entidade potencialmente apta à prestação dos serviços a **B3 - Brasil, Bolsa, Balcão**.

O MPOR, embora não tenha ainda contratado a B3 para este fim, reconhece a expertise da instituição no mercado de capitais e na condução de processos concorrenciais, como os realizados em concessões de infraestrutura (hidrelétricas, rodovias e aeroportos), conforme práticas de mercado observadas. A decisão de contratar a B3 foi respaldada por sua vasta experiência em leilões de infraestrutura, processo operacional estruturado, infraestrutura robusta e equipes qualificadas, apesar da ausência de contratações prévias do MPOR com a B3.

A contratação é justificada pela elevada complexidade e relevância do Programa AmpliAR, que envolve a concessão de múltiplos aeroportos regionais por meio de um Procedimento Competitivo Simplificado (PCS). Este processo requer precisão

técnica, transparência e conformidade legal para garantir o sucesso do certame, considerando o impacto estratégico na infraestrutura aeroportuária brasileira e na conectividade regional. A execução do PCS demanda um alto nível de segurança operacional, dado o volume de proponentes, a análise de propostas comerciais e a necessidade de cumprir prazos e normativas regulatórias.

A B3 foi selecionada como potencial prestadora devido à sua qualificação técnica excepcional, comprovada por sua liderança no mercado de capitais brasileiro e pela condução de leilões de alta complexidade. Com mais de 60 leilões realizados entre 2022 e 2025, incluindo concessões aeroportuárias como o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN) em 2023 e três blocos de aeroportos em 2022, a B3 demonstra expertise direta no setor.

A viabilidade técnica da contratação foi avaliada com base na necessidade de suporte especializado para garantir a conformidade com as melhores práticas operacionais e legais, bem como a transparência e eficiência na condução do PCS. A B3 oferece solidez, segurança patrimonial, confiança, transparência e credibilidade construídas ao longo de sua história, além de infraestrutura completa e equipes técnicas altamente qualificadas, essenciais para o sucesso do certame.

Importa dizer recentemente o mercado brasileiro de bolsas passou por um processo de consolidação, resultando na constituição da B3 – Brasil, Bolsa, Balcão, entidade que incorporou os ativos e as competências das antigas bolsas regionais e da BM&FBOVESPA. A B3 passou, assim, a deter posição hegemônica nesse nicho de mercado, reunindo não apenas a infraestrutura tecnológica e operacional necessária para a realização de leilões presenciais de alta complexidade, mas também notória especialização técnica no apoio a processos licitatórios de grande porte no âmbito da Administração Pública Federal.

Acerca da qualificação da instituição, informa-se que ela possui mais de 25 (vinte e cinco) anos de experiência na execução de atividades desta envergadura e dispõe de toda a tradição na atuação perante o mercado de capitais brasileiro, salientando deter vasta experiência na condução de Licitações. Quanto às suas equipes, vale realçar a preparação para lidar com as necessidades técnicas e legais inerentes a licitações dos setores de infraestrutura. Somado a isso, ao contratar os serviços da B3, pretende-se usufruir da infraestrutura tecnológica, de equipes especializadas, do suporte personalizado à operacionalização do certame, da credibilidade, da transparência e da eficiência que a caracterizam nos mercados em que atua.

Ao se efetuar buscas sobre grandes ativos leiloados em nosso país, é desafiador encontrar algum certame que não tenha sido assessorado pela instituição em apreço. Hidrelétricas, rodovias, aeroportos e telefonia são exemplos que se encontram no rol de assessoramento a leilão prestado pela B3 – Brasil, Bolsa, Balcão, antiga BM&FBOVESPA. Nessa linha, pesquisas em seu sítio eletrônico (http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-e-alienacoes/) mostram muitas agências como ANEEL, ANTT e ANTAQ também contrataram a B3 para prestação de serviço de assessoria, nos últimos anos.

A B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, é a principal bolsa de valores do Brasil e possui vasta experiência na condução de leilões de alienações, concessões e processos licitatórios de infraestrutura. Entre dezembro de 2022 e junho de 2025, a B3 realizou 61 leilões, incluindo:

18/08/2022: Concessão de 3 blocos de aeroportos (Aviação Geral, Norte II e SP/MS/PA/MG), reforçando sua expertise no setor.

19/05/2023: Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN), demonstrando experiência direta com concessões aeroportuárias.

30/04/2025: Arrendamentos portuários (PAR14, PAR15, PAR25), evidenciando capacidade em projetos de infraestrutura portuária.

Entre julho e outubro de 2025, a B3 está programada para conduzir 15 leilões, abrangendo setores como concessões rodoviárias, portuárias, de saneamento, saúde, educação e parques. Exemplos incluem:

04/07/2025: Concessão para exploração de terminais pesqueiros públicos (Aracaju-SE, Cananéia-SP, Natal-RN, Santos-SP).

14/08/2025: Concessão do sistema rodoviário BR-060/364/GO/MT (ANTT).

05/09/2025: PPP do Túnel Imerso Santos-Guarujá (São Paulo).

Dos leilões anteriores, apenas 10 foram desertos ou suspensos, indicando uma taxa de sucesso superior a 83%. A B3 gerenciou processos complexos, como concessões de energia elétrica (ANEEL), rodovias (ANTT), saneamento (BNDES) e PPPs de iluminação pública, demonstrando versatilidade e capacidade operacional. Sua infraestrutura tecnológica, equipes especializadas e conformidade com padrões regulatórios da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) asseguram a confiabilidade e transparência necessárias para o PCS do Programa Ampliar.

Cabe então refletir sobre o núcleo de contratos firmados anteriormente pela empresa com outros órgãos públicos para parametrizar o valor indicado para o serviço em relação ao mercado, bem como se deve levar em consideração os contratos já pactuados pela ANAC para as concessões, com a citada instituição. Tudo isso auxiliará na robustez da análise, haja vista a identidade dos serviços a serem prestados também agora.

6. Descrição da solução como um todo

Estão compreendidos no escopo dos serviços, sem prejuízo de outras demandas diretamente relacionadas com o objeto da contratação:

Realizar a revisão formal final da Minuta de Edital e anexos do PCS;

Apoio e assessoramento técnico aos gestores públicos e à respectiva Comissão de PCS nas diversas etapas do procedimento licitatório, em especial na guarda segura e gestão dos documentos recebidos das proponentes;

Realizar e conduzir as Sessões Públicas dos Leilões sob a direção do leiloeiro, de forma presencial;

Liquidar o certame e encaminhar o proponente vencedor para ratificação da proposta vencedora perante a comissão de licitação;

Disponibilizar ambiente e toda a infraestrutura física e tecnológica para a realização de reuniões e Sessões Públicas de Leilão, sejam elas presenciais ou virtuais, em datas a serem determinadas e formalizadas de comum acordo entre as partes;

Avaliar o procedimento e a estruturação operacional da Sessão Pública de leilão para proporcionar à Comissão Especial uma dinâmica produtiva e eficaz no certame;

Auxiliar na divulgação da Sessão Pública do PCS e eventuais Audiências Públicas ou Reuniões, perante as potenciais proponentes;

Elaboração do Manual de Instruções do Leilão com as regras e procedimentos aplicáveis ao PCS;

Expedir pareceres técnicos sobre as ações que desenvolver;

Proceder correções, ajustes e revisões necessárias para sanar eventuais falhas e defeitos na prestação dos serviços, porventura verificados em sua execução;

Guardar, quando requerido pela contratante, os documentos entregues pelos proponentes para a(s) Sessão(ões) Pública(s) de Leilão, inclusive organizar o que for preciso para manter os documentos entregues com garantia de segurança e sigilo; e

Providenciar e manter atualizados todas as licenças e alvarás junto às repartições competentes, necessárias à execução do serviço.

O MPOR deverá fornecer todas as informações relevantes em tempo hábil, agindo com transparência e licitude, enquanto a B3 garante sigilo e eficiência em todas as etapas.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Trata-se de serviço técnico especializado de assessoria ao Processo Competitivo Simplificado do Programa Ampliar, instituído pela Portaria MPor nº 373 (SEI nº 9863836), de 10 de junho de 2025.

A contratação abrange um único serviço técnico especializado de assessoria ao PCS da 1ª rodada do Programa AmpliAR, conforme descrito no escopo.

As atividades incluem análise de documentos, elaboração de manual, apoio logístico, atendimento a proponentes, gestão de documentos, condução de sessões públicas, entre outros, a serem realizadas ao longo das etapas do PCS, com estimativa de conclusão no segundo semestre de 2025.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 1.781.774,78

Inicialmente, acerca dos custos da presente contratação, importa dizer que usualmente trata-se de Contrato de Risco, sem custo para a SAC/MPor, de modo que a remuneração do contratado se dará por pagamento realizado diretamente pelo ofertante vencedor, com cobrança feita diretamente à proponente ou à sua representante credenciada. Assim, sendo um contrato de risco, caso o Leilão seja suspenso, revogado, anulado, frustrado ou por qualquer motivo não resulte em uma proposta vencedora, a instituição não fará jus a nenhum pagamento.

Em termos de valor razoável para a contratação dos serviços, tomando-se como referência os últimos processos de licitação das concessões de aeroportos conduzidos pela B3 Brasil, Bolsa, Balcão e a Proposta Comercial encaminhada pela B3 em 2022, para a prestação de assessoria à licitação da Concessão do Aeroporto de Viracopos, verifica-se que o respectivos valores de remuneração da B3 quando atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), resultam nas seguintes projeções de valores remuneratórios:

Tabela 1 - Remuneração B3 em licitações da ANAC

Período	Estrutura	Total para Aeroportos (ajustado 2025)	Valor Médio por Aeroporto (ajustado 2025)
2018	Licitação das Concessões de 3 (três) blocos - Nordeste: R\$ 1.632.111,58; Centro-Oeste: R\$ 466.957,42; Sudeste: R\$ 782.875,57 - 5ª Rodada de Concessão	R\$ 2.881.944,57 (12 aeroportos)	R\$ 240.162,05
2021	Licitação das Concessões de 3 (três) blocos - Sul: R\$ 1.290.637,91; Central: R\$ 448.395,10; Norte: R\$ 717.444,95. - 6ª Rodada de Concessão	R\$ 2.456.477,97 (22 aeroportos)	R\$ 111.621,27
2022	Licitação das Concessões de 3 (três) blocos - Aviação Geral: R\$ 249.274,84; Norte II: R\$ 54.277,15; SP/MS/MG/PA: R\$ 1.833.217,52. - 7ª Rodada de Concessão	R\$ 2.136.769,51 (15 aeroportos)	R\$ 142.451,30

Assim, ao analisar as projeções de atualização do valor individual por projeto/ lote das três últimas rodadas de concessão (sem a aplicação do desconto) e considerando o número de aeroportos previsto para o edital (19), verifica-se um valor médio superior a R\$100.000,00 por aeroporto.

Nada obstante, importa asseverar que para a contratação ora em estudo, os valores acima deverão ser atualizados e readequados pela empresa prestadora do serviço, a luz das especificidades do novo edital. Os novos valores que serão apresentados em futura proposta comercial a ser solicitada à empresa serão devidamente registrados nesses autos examinados, a tempo e modo.

Desde agora, porém, pode-se afirmar que o valor total da contratação será distribuído entre as adjudicatárias, ou seja, desvinculado do valor das propostas econômicas apresentadas pelos ofertantes no PCS, e se dará com base na proposta de orçamento, detalhada e pormenorizada, apresentada pela contratada. Ainda que a SAC não arque com os custos diretos da futura contratação, considerando que este custo impactará no cálculo final de valor da proposta, a ANAC considerará o pagamento da remuneração no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsão em edital.

Salienta-se, ainda, que caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos desembolsar recursos financeiros para arcar com a remuneração da B3 na eventualidade de que sejam apresentada(s) proposta(s) econômica(s) no certame, mas nenhuma das concessionárias ofertantes decidirem celebrar o termo aditivo com a ANAC, após negociação e conhecimento do cálculo e das condições do reequilíbrio econômico-financeiro do respectivo contrato de concessão. Embora tal possibilidade seja remota, faz-se necessário explicitá-la no presente documento.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Essa hipótese não se aplica à presente contratação uma vez que não há possibilidade de parcelamento da solução.

Entende-se que, por se tratar de contratação de pessoa jurídica com vistas a fornecer suporte técnico relativo a procedimentos inerentes ao edital da primeira rodada do AmpliAR, o serviço a ser prestado compreende um único serviço, já que a pessoa jurídica deve acompanhar todas as etapas do certame, relacionadas entre si e indivisíveis por natureza.

Portanto, não se recomenda o parcelamento da contratação, tendo em vista a interdependência técnica e operacional das atividades, que requerem atuação coordenada e contínua. A fragmentação do objeto comprometeria a qualidade, o controle, a segurança da informação e a eficiência na condução do certame. A integralidade da execução por um único fornecedor assegura melhores resultados, conforme art. 11 da IN SEGES nº 05/2017.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Informa-se que não há qualquer outra contratação correlata ou interdependente com aquela que é objeto desse processo. Há de se notar, no entanto, que o assessoramento pretendido diz respeito à execução de processo competitivo simplificado para oferta de 19 aeroportos regionais às concessionárias de aeroportos com contrato vigente. Trata-se, com efeito, de contrato de risco, de modo que a remuneração da contratada somente será devida se exitoso o leilão idealizado, com sua remuneração devidamente adimplida, a tempo e modo, pela proponente que sagrar-se vencedora do certame, nos termos da seção 17 da minuta de edital (SEI nº 9669123) que instrui o já referido processo 50020.004697/2024-11.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A exploração da infraestrutura aeroportuária no Brasil é orientada por preceitos constitucionais e normativas específicos. A Constituição Federal de 1988 estabelece a responsabilidade da União neste setor, conforme se destaca a seguir:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

Por sua vez, o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, prevê as formas de exploração dos aeroportos, vejamos:

Art. 36. Os aeroportos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

No âmbito das políticas setoriais, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, enfatiza a importância de incentivar a atuação da iniciativa privada na construção, gestão e exploração de aeroportos; promover a adequada provisão da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso; bem como manter as instalações aeroportuárias civis em condições de atender adequadamente aos usuários do transporte aéreo, garantindo a realização tempestiva e apropriada de manutenção da infraestrutura, vejamos:

“3 - AÇÕES ESTRATÉGICAS

(...)

3.5. O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

Ações Específicas

Infra-Estrutura Aeroportuária Civil

- Promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infra-estrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso.

- Harmonizar a capacidade e a demanda da infra-estrutura aeroportuária civil, com base em planos de investimento que considerem os planejamentos de curto, médio e longo prazo baseados em estudos específicos e informações integradas.

(...) • Desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo.

(...) • Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.

(...) • Manter as instalações aeroportuárias civis em condições de atender adequadamente aos usuários do transporte aéreo, garantindo a realização tempestiva e apropriada de manutenção da infra-estrutura.

(...) • Promover junto aos respectivos entes federados o provimento da infra-estrutura necessária à implantação e operação dos aeródromos, incluindo o acesso viário.

(...)

3.6.A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

Ações Específicas

Infra-Estrutura Aeroportuária Civil

- Promover a concorrência no setor, de forma a garantir aos usuários melhor qualidade de serviços e menores tarifas.

- Promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, no todo ou em partes. (...)”

Entre os objetivos da PNAC, verifica-se o de adaptar a infraestrutura aeroportuária ao crescimento do transporte aéreo e encorajar investimentos privados, orientando claramente para a promoção da infraestrutura aeroportuária pela iniciativa privada.

Outrossim, na seção que trata da eficiência das operações da aviação civil, cujo trecho encontra-se reproduzido a seguir, a PNAC apresenta uma sequência lógica que se inicia com a busca por maior eficiência econômica e finda na inclusão de novos usuários ao modal de transporte aéreo, passando pela alocação eficiente de recursos produtivos e ampliação da concorrência, eixos essenciais em modelos que incentivam o investimento privado.

“2.6.A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

(...) A obtenção de maior eficiência econômica permite a ampliação do bem-estar social e possibilita melhor alocação de recursos produtivos. A alocação eficiente dos recursos possibilita maior oferta dos serviços de transporte aéreo, o que, sob a égide dos apropriados instrumentos regulatórios, resulta na ampliação da concorrência. A maior concorrência, por sua vez, ao incentivar maiores níveis de qualidade e menores preços, age no sentido de agregar novos usuários ao modal de transporte aéreo.”

Observa-se, assim, que a participação da iniciativa privada na gestão, operação e realização de investimentos na infraestrutura aeroportuária vai ao encontro dos objetivos da PNAC, assegurando os investimentos necessários para ampliação e modernização dos aeroportos do país. Nesse sentido, o AmpliAR foi instituído em alinhamento com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, a qual **prioriza o uso de recursos privados para o desenvolvimento da aviação civil.**

Em adição, destaca-se que para implementar essa alternativa de política para a aviação regional, tendo em vista a necessidade de definição de critério para seleção e valoração dos aeroportos regionais deficitários, a SAC/MPOR apresentou, no âmbito da CSC supramencionada, a nova edição do Plano Aeroviário Nacional (PAN 24) 2022-2052.

O PAN identifica os aeroportos prioritários para a alocação de recursos, as projeções de demanda, a análise estratégica dos investimentos necessários, bem como os custos operacionais e receitas associadas a cada infraestrutura aeroportuária. A escolha

do PAN como estudo-base é justificada pela abrangência e detalhamento de suas análises, que incluem consultas públicas, participação de diversos atores do setor e alinhamento com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

Demonstra-se, portanto, que o resultado do PCS encontra-se em plena consonância com a PNAC e com o planejamento setorial.

Ademais, a prestação de serviços especializados de assessoramento ao leilão está alinhada ao Plano Nacional de Desestatização, dando forma à continuidade da política pública de outorga de serviço público de exploração de infraestrutura aeroportuária à iniciativa privada de que trata o Decreto Executivo nº 10.427, de 16 de julho de 2020.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

O MPOR pretende promover desenvolvimento econômico e integração nacional por meio da modernização e expansão da atual infraestrutura aeroportuária regional, utilizando-se de recursos privados, em linha com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Os documentos do processo de desenvolvimento do Ampliar abordam a importância estratégica desses aeroportos e os desafios econômicos e operacionais enfrentados por eles.

Dessa forma, visto que o modelo de concessão em blocos tem se mostrado eficaz, agora propõe-se adaptá-lo por meio da inclusão de aeroportos regionais deficitários em contratos de concessão já existentes, de modo a otimizar os recursos e melhorar a gestão aeroportuária. O modelo de processo competitivo simplificado vem facilitar essa incorporação, enfatizando a eficiência, a transparência e a sustentabilidade econômica dos aeroportos. Essa iniciativa visa não apenas melhorar a infraestrutura aeroportuária, mas também promover a integração e o desenvolvimento econômico das regiões envolvidas. Dado o contexto apresentado e as propostas desenvolvidas, o Ampliar apresenta-se como um avanço significativo nas políticas de investimentos privados em infraestrutura aeroportuária regional no Brasil.

Nesse sentido, há que se destacar que o MPOR não conta, hoje, com estrutura técnica e física suficientes para praticar o procedimento competitivo para 19 aeroportos, de forma concomitante, seja em formato físico ou eletrônico, motivo pelo qual entende-se que a contratação de pessoa jurídica especializada de assessoria ao certame conferirá maior segurança jurídica e lisura ao processo.

Assim, a contratação pretendida tem por objetivo assegurar: a segurança jurídica do PCS; a otimização de recursos técnicos e humanos do MPOR; garantir a transparência e isonomia necessária ao certame; evitar atrasos, retrabalhos e riscos de judicialização; e viabilizar o cronograma previsto para implementação do Ampliar.

Com isso, espera-se ampliar a eficácia administrativa na condução da política pública de regência da matéria, fortalecer a infraestrutura regional e atrair investimentos privados ao setor aeroportuário.

Ante a magnitude e importância do objeto a ser leiloado, depreende-se que a realização do PCS sem a estrutura técnica exigida pode acarretar erros que coloquem em risco a credibilidade do procedimento, gerem retrabalho, onerem o processo para a Administração e provoquem descumprimento do prazo previsto para conclusão da política pública a ser executada.

13. Providências a serem Adotadas

Conforme relatado em seção anterior deste documento, caberá à pessoa jurídica contratada disponibilizar local e toda a infraestrutura necessária para a realização de reuniões e sessões públicas presenciais do leilão, motivo pelo qual não se vislumbra a necessidade de adequação do ambiente do órgão. Ademais, em função do objeto da contratação em questão, qual seja, a contratação de serviço especializado de assistência ao PCS, indica-se que a realização ocorra na Capital do Estado de São Paulo, caso seja possível a realização do evento presencialmente, por tratar-se do centro de negócios do Brasil, onde usualmente são realizados leilões dessa vultuosidade.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Não são vislumbrados impactos ambientais decorrentes da contratação do serviço de assessoria aqui proposto, considerando que se tratam de atividades intelectuais ou que serão externadas em infraestrutura física e/ou digital já existente.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

Diante do exposto, considerando a necessidade técnica, a ausência de alternativas viáveis no mercado, a singularidade do objeto e a compatibilidade da solução com os instrumentos de planejamento e normas vigentes, **declara-se a viabilidade da contratação** com fundamento no art. 74, inciso III, da Lei nº 14.133/2021.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

DANIEL RAMOS LONGO

Integrante Requisitante



Assinou eletronicamente em 16/07/2025 às 08:48:34.

MICHELE NUNES FREIRES CERQUEIRA

Integrante Técnico Titular



Assinou eletronicamente em 16/07/2025 às 08:49:32.

FABIO EDUARDO ARRUDA

Integrante Administrativo



Assinou eletronicamente em 16/07/2025 às 09:31:46.