



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais

Gerência de Transporte Aerooviário e Hidroviário

Nota Técnica nº 56/ARTEMIG/GTA/2025

PROCESSO N° 1300.01.0005595/2023-80

Assunto: Análise do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022, apresentado pela Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., em decorrência da exigência para manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) determinada por meio da Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

1. DO OBJETO

A presente Nota Técnica tem como objetivo concluir a análise do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., no âmbito do Contrato de Concessão nº 001/2022, cujo objeto é a "concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do AEROPORTO CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE (SBBH) – AEROPORTO DA PAMPULHA, relativo à obrigação superveniente de manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), conforme determinação da Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022, da ANAC (111934126), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), enviado por meio da Carta PLU-ADC-0076/2023 (72895352).

2. DA INSTRUÇÃO DO PROCESSO DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

O presente pleito de reequilíbrio comprehende os seguintes documentos e anexos relevantes para a análise:

- a) Carta PLU-ADC-0076/2023 (72895352) e anexos;
- b) Apêndice A: PORTARIA Nº 7.736/SIA, de 5 de abril de 2022 (111934126);
- c) Apêndice B: Carta PLU-ADC-0015/2022 (58956165);
- d) Apêndice C: Ofício SEINFRA/DTA nº. 17/2023 (59884554);
- e) Apêndice D: Comunicação SEINFRA/DTA nº 2/2021 (35421618);
- f) Carta PLU-ADC-0080/2023 (117508714) e anexos;
- g) Carta PLU-ADC-0090/2025 (119559683) e anexos;
- h) Carta PLU-ADC-0108/2025 (122967262) e anexos;
- i) Nota Técnica nº 30/2025 – Análise Complementar do Reequilíbrio da Operação e Manutenção do SESCINC / DICOP (127269872);
- j) Anexo planilha FCM_SESCINC_PLU_Cenarios_Reeq_Analis (127270560).
- k) Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), Emenda 08, aprovada pela Resolução nº 752, de 10 de julho de 2024 (118923470);
- l) Resolução ANAC nº 279, de 10 de julho de 2013 (118923104).

3. DAS DEFINIÇÕES

Para os fins da presente Nota Técnica, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

- I - AEROPORTO DA PAMPULHA ou AEROPORTO: Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade (SBBH/PLU), localizado no município de Belo Horizonte, do Estado de Minas Gerais, abrangendo todo o COMPLEXO AEROPORTUÁRIO;
- II - ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil, autarquia federal criada pela Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, definida nos termos do art. 1º do referido diploma;
- III - COMPLEXO AEROPORTUÁRIO: A área da CONCESSÃO, caracterizada pelo sítio aeroportuário, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas à CONCESSÃO;
- IV - CONCESSÃO: Concessão de serviços públicos de que trata a 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 do AEROPORTO, objeto do CONTRATO;
- V - CONCESSIONÁRIA: A CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DA PAMPULHA S.A., responsável pela execução do Contrato, constituída sob a forma de sociedade por ações, de acordo com as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, na forma do Contrato de Concessão SEINFRA nº 001/2022;

VI - CONTRATO DE CONCESSÃO ou CONTRATO: o Contrato de Concessão SEINFRA nº 001/2022, celebrado entre PODER CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, incluindo seus ANEXOS;

VII - DELEGAÇÃO: ato administrativo formalizado em instrumento denominado Convênio, tendo por objeto a transferência da exploração do aeródromo civil público da União para ente político da Federação;

VIII - EXPLORAÇÃO: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;

IX - REVISÃO EXTRAORDINÁRIA: Procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude da ocorrência de eventos relacionados com riscos suportados por uma determinada Parte, mas cujos efeitos financeiros positivos ou negativos sejam arcados pela outra Parte.

X - REVISÃO ORDINÁRIA: Revisão quinquenal dos parâmetros da CONCESSÃO, nos termos da CLÁUSULA 20, a ser realizada nos limites estabelecidos neste CONTRATO e na legislação aplicável.

XI - PODER CONCEDENTE: O Estado de Minas Gerais, por intermédio da SEINFRA.

4. DA COMPETÊNCIA DA SEINFRA E DA ARTEMIG

4.1. Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA) - PODER CONCEDENTE

O [Decreto nº 49.124, de 07/11/2025](#), em conformidade com a [Lei nº 24.313, de 28/04/2023](#), estabelece que a Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA) é responsável por exercer o papel de Poder Concedente nos contratos de concessão de infraestrutura aeroviária e hidroviária, sob sua competência:

Art. 2º – A Seinfra tem como competência planejar, dirigir, executar, controlar, avaliar e regular as ações setoriais a cargo do Estado relativas:

I – à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, aerooviário e hidrooviário; (...)

XV – à delegação da gestão dos serviços e bens do SIT-MG a particulares, por meio de processos de licitação ou dos instrumentos jurídicos previstos na legislação vigente, atuando como poder concedente;

XVI – à garantia do cumprimento das recomendações técnicas estabelecidas pela Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais – Artemig.

Art. 5º – O Gabinete tem como atribuições: (...)

XII – atuar na condição de Poder Concedente, na prática dos atos a este reservados por lei, regulamento ou contrato, em relação aos serviços públicos de competência da Seinfra e respectivos sistemas de arrecadação, salvo delegação para unidade específica.

Art. 29 – A Superintendência de Logística de Transportes tem como competência planejar, dirigir, executar, regular e avaliar a gestão direta ou indireta da infraestrutura e serviços de transportes e de projetos estruturantes de mobilidade, com atribuições de: (...)

XII – prestar apoio técnico, dentro de sua área de atuação, à Artemig, na execução de atividades inerentes aos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, aerooviária e hidrooviária. (g.n.)

A fiscalização e regulação dos contratos de concessão, PPP, permissão e autorização relacionados à infraestrutura de transportes são de competência da Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais – Artemig (Art. 2º, §2º):

§ 2º – As ações relacionadas à fiscalização e à regulação dos contratos de concessão, parceria público-privada, permissão e autorização que tenham como objeto serviços e bens públicos relacionados a infraestrutura de transportes serão de competência da Artemig, nos limites de sua lei de criação.

4.2. Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais (ARTEMIG) - AGENTE REGULADOR

A Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais (ARTEMIG) é uma autarquia em regime especial vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA), com personalidade de direito público. Sua natureza de autarquia especial é caracterizada pela autonomia administrativa, financeira, técnica e patrimonial, pelo poder de polícia e pela estabilidade do mandato de seus dirigentes.

O âmbito de atuação da ARTEMIG compreende os serviços públicos no âmbito do Sistema de Infraestrutura de Transportes do Estado de Minas Gerais (SIT-MG) delegados à iniciativa privada por meio de autorização, permissão e concessão, com exceção dos serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano.

Compete à ARTEMIG, em seu âmbito de atuação:

Art. 8º – O Sistema Estadual de Aeródromos é o conjunto organizado e coordenado de infraestruturas e serviços relacionados qualificados como aeródromos pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac –, sob gestão do Estado e voltados ao transporte aéreo de passageiros e cargas.

Art. 9º – O Estado poderá explorar de forma direta ou indireta, por meio de concessão, os aeródromos públicos de sua titularidade ou aqueles a ele delegados por outros entes federados.

§ 1º – A concessão de aeródromo de que trata o caput abrangerá somente sua área civil, excetuando-se as áreas utilizadas para a prestação dos serviços de navegação aérea e as áreas e instalações destinadas exclusivamente às atividades militares.

§ 2º – A concessão de que trata o caput poderá ser realizada de maneira individual ou conjunta, por meio da exploração de conjunto de aeródromos.

§ 3º – O delegatário poderá explorar atividades comerciais que gerem receitas não tarifárias, de forma direta ou indireta, por meio da celebração de contratos com terceiros.

(...)

Art. 20 – Compete à Artemig, em seu âmbito de atuação:

I – fiscalizar e regular a prestação dos serviços e as atividades exercidas por delegatário; (...)

IV – fixar, reajustar e rever, de ofício, as tarifas de qualquer natureza aplicáveis aos serviços e às atividades delegadas sem a necessidade de homologação do poder concedente, nos limites e condições previstos nos contratos;

V – aplicar o modelo de regulação dos contratos de delegação firmados com o delegatário, instruindo, analisando e decidindo acerca dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de ambas as partes; (...)

Art. 22 – As despesas de responsabilidade do Tesouro Estadual decorrentes de reequilíbrios dos contratos regulados pela Artemig precisam ser autorizadas pela instância deliberativa do Poder Executivo competente para a aprovação de gastos públicos. (...)

Art. 25 – Compete à Diretoria Colegiada da Artemig:

I – aprovar atos normativos pertinentes aos serviços regulados pela Artemig;

II – aprovar os cálculos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos regulados;

III – atualizar programas de investimentos, planos de negócios e outros documentos que refletem o andamento contratual;

IV – aplicar os reajustes tarifários previstos nos contratos de delegação de serviço público de tarifas sem necessidade de homologação pelo poder concedente;

V – aprovar manifestação técnica acerca do cumprimento de requisitos técnicos e efeitos econômico-financeiros sobre inclusão de investimentos e atos unilaterais do poder concedente; (...)

§ 2º – A Diretoria Colegiada poderá delegar competências e atribuições para as demais unidades que compõem a estrutura orgânica da Artemig, ressalvadas as competências para edição de atos normativos, julgamento de recurso hierárquico, fixação de ajustes tarifários e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. (...)

Art. 47 – A Artemig promoverá consultas públicas previamente à tomada de decisão sobre a edição e a alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços e atividades reguladas e sobre a revisão tarifária decorrente de reequilíbrio econômico-financeiro dos serviços regulados, bem como em outras hipóteses previstas no regimento interno da Artemig.

§ 1º – A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, mediante o envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da Artemig.

§ 2º – A consulta pública será divulgada no Diário Oficial Eletrônico Minas Gerais – Domg-e – e no site da Artemig.

§ 3º – O prazo entre a efetiva disponibilização dos documentos indispensáveis à consulta pública e a sua instalação não será inferior a quinze dias.

§ 4º – Serão disponibilizados para acesso público no site da Artemig, no prazo de trinta dias contados da reunião da Diretoria Colegiada que deliberar em definitivo sobre a matéria:

I – todos os documentos encaminhados pelos interessados, ao longo do processo de consulta pública;

II – a análise realizada pela Artemig acerca das contribuições recebidas. (g.n.)

As atividades da ARTEMIG não se sobrepõem às competências da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as orientações, políticas e diretrizes do Governo federal, bem como de fiscalizar as concessões aeroportuárias federais. A ANAC atua para promover a segurança da aviação civil e para estimular a concorrência e a melhoria da prestação dos serviços no setor. E o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), organização do Comando da Aeronáutica (COMAER), tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do Comando da Aeronáutica.

No caso específico do Aeroporto da Pampulha, a SEINFRA é responsável pela estruturação do projeto, licitação, assinatura do contrato, gestão estratégica, decisões sobre aditamentos, anuência societária, políticas e diretrizes, e a ARTEMIG é responsável pela fiscalização e regulação técnica do contrato.

Importante salientar que, dentre as informações, documentos e fundamentos apresentados pela requerente, cumpre-nos, exclusivamente, proceder com nossa manifestação nos limites do pertinente sob a ótica da infraestrutura de transporte aeroportuário, sem adentrar em outras questões suscitadas que não são afetas à competência desta Agência.

5. DO HISTÓRICO (PRINCIPAIS DOCUMENTOS)

Em 21 de janeiro de 2022, a CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DA PAMPULHA S.A., doravante Concessionária, assinou o Contrato de Concessão nº 001/2022, referente ao Contrato de Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto da Pampulha – Carlos Drummond de Andrade (SBBH) (41784233), sendo seu extrato publicado em 03 de fevereiro de 2022 no Diário Oficial do Estado de Minas Gerais (42863124).

Em 21 de fevereiro de 2022, por meio do Ofício SEINFRA/DTA nº. 12/2022 (42569553), a SEINFRA enviou a publicação do Extrato da Ordem de Serviço SEINFRA/DTA nº 002/2022 de 22/02/2022 (Diário do Executivo – Fl. 62) (42640982), referente a autorização para iniciar o **Estágio 1 (Preparação)** da Fase I-A do Contrato de Concessão nº 001/2022, ficando estabelecido o dia 22 de fevereiro de 2022 como **Data de Eficácia do Contrato de Concessão** em referência.

Em 05 de abril de 2022, a ANAC publicou a Portaria nº 7.736/SIA, de 5 de abril de 2022, onde divulgou a classificação

dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, classificando o Aeroporto da Pampulha – Carlos Drummond de Andrade (SBBH) como Classe II, ou seja, mantendo a necessidade do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – SESCINC.

Em **08 de abril de 2022**, com a aprovação do Plano de Transferência Operacional (PTO) do Aeroporto da Pampulha – Carlos Drummond de Andrade (SBBH), por meio do Ofício SEINFRA/DTA nº. 17/2022 (44857783), iniciou o **Estágio 2 (Operação Assistida) da Fase I-A**, decorrendo disso a obrigação da Concessionária em observar os termos aos quais se comprometeu, a fim de garantir a continuidade do serviço, conforme subcláusula 5.1.6. do Contrato de Concessão.

Em **29 de abril de 2022**, foi publicada a Portaria ANAC nº 7.900/SIA (45782118), de 28 de abril de 2022, concedendo o "Certificado Operacional Provisório de Aeroporto" à CPC Pampulha Concessões e Participações S.A., com as seguintes especificações operativas:

- a) Código de referência: 4C, ou seja, o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4C ou inferior;
- b) Tipo de operação: VFR Diurno/Noturno e IFR Não-Precisão Diurno/Noturno;
- c) Categoria Contra incêndio do Aeródromo - CAT: 5 (cinco);
- d) Restrição a classes e tipos de aeronaves, e restrição aos serviços aéreos: Não aplicável.
- e) Restrições operacionais:
 - permitida a operação de aeronaves com número de código de referência do aeródromo 3 ou 4 apenas em Condições Meteorológicas de Voo Visual (VMC), conforme Nível Equivalente de Segurança Operacional - NESO concedido pela [Portaria nº 2773/SIA, de 04 de setembro de 2018](#).

Em **29 de abril de 2022**, a Concessionária encaminhou a Carta PLU-ADC-0015/2022 (47348144), informando a alteração no regulamento da ANAC no Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – SESCINC. Na oportunidade, a Concessionária formalizou a solicitação de instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em virtude da obrigação superveniente de manutenção e operação do referido serviço.

Em **29 de abril de 2022**, foi celebrado o "TERMO DE ACEITAÇÃO PROVISÓRIA E DE PERMISSÃO DE USO DE ATIVOS" (45732064), transferindo à CONCESSIONÁRIA a posse e a operação da infraestrutura aeroportuária do aeródromo civil público designado Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (SBBH), iniciando assim, em **1º de maio de 2022**, o **Estágio 3 (Operação de Transição) da Fase I-A**, conforme subcláusula 5.1.14.2. do Contrato de Concessão. No Estágio 3 a CONCESSIONÁRIA assumiu a responsabilidade pela operação do COMPLEXO AEROPORTUÁRIO.

Em **06 de janeiro de 2023**, a DTA encaminhou à CRT a Carta PLU-ADC-0015/2022 (47348144), por meio do Memorando 4 (58958620), onde a Concessionária informa sobre a alteração no regulamento da ANAC no Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis – SESCINC e solicita a instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, solicitando manifestação da Comissão de Regulação de Transportes das recomendações pertinentes ao referido processo.

Em **20 de janeiro de 2023**, a CRT, por meio do Memorando 2 (59525650), respondeu:

"Em atenção ao Memorando.SEINFRA/DTA.nº 4/2023 (58958620) e à conclusão exarada na Nota Técnica nº 2/SEINFRA/DTA/2023 (58955227) opina-se pelo retorno do expediente à Diretoria de Transporte Aerooviário, a fim de que a Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. instrua o expediente com a documentação exigida pela Contrato, bem como aquelas necessárias à apuração, comprovação e quantificação da real extensão do suposto evento de desequilíbrio, a saber:

CONSIDERANDO que o procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão deverá ser realizado por meio de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA do CONTRATO, por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, devendo o mesmo ser instruído por requerimento fundamentado, acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, além de planilha própria, necessários à demonstração dos seus efeitos na Concessão, utilizando critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

Desse modo, ainda recomenda-se que a Concessionária atente-se à documentação requerida para apresentação do pleito e respectivo procedimento disposto na Resolução Seinfra nº 028, de 30 de agosto de 2021, publicada no Diário Oficial de Minas Gerais em 31/08/2021."

Em **27 de janeiro de 2023**, por meio do Ofício 17 (59884554), a DTA encaminhou as recomendações feitas pela CRT, informando a necessidade de instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com base nas cláusulas 18.6 e 17.2, alíneas 'b' e 'c' para análise do pleito.

Em **04 de setembro de 2023**, a Concessionária encaminhou a Carta PLU-ADC-0076/2023 (72895352), formalizando o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em razão da exigência de manutenção e operação contínua do SESCINC, conforme imposição da ANAC. Na ocasião, a Concessionária apresentou documentação técnica, jurídica e financeira detalhando os impactos do evento superveniente sobre o equilíbrio contratual. Principais Pontos:

- a) A Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. formula pedido de reequilíbrio econômico-financeiro com base na Constituição Federal, leis nº 8.666/1993, nº 14.133/2021, nº 8.987/1995, e nas cláusulas 17.2, alíneas 'b)' e 'c)', 18.6 e 22 do Contrato de Concessão.
- b) A exigência de manutenção e operação do SESCINC pela Portaria nº 7.736/2022 da ANAC é a causa do desequilíbrio.
- c) O pleito é dividido em dois relatórios: Jurídico (ANEXO I), que trata dos fundamentos legais de que a exigência do SESCINC é um risco alocado ao Poder Concedente, e Técnico (ANEXO II), que demonstra as premissas econômico-financeiras.
- d) O valor do impacto econômico-financeiro estimado inicialmente era de R\$ 17.048.413,09 em VPL, na data-base fevereiro de 2022.

e) A Concessionária solicita a celebração de termo aditivo para incluir a operação e manutenção do SESCINC e prever o reequilíbrio contratual.

Em **24 de fevereiro de 2024**, foi publicado o PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO SEINFRA Nº 001/2022 DE CONCESSÃO DO AEROPORTO CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE (SBBH) (80830096), no qual se formalizou a alteração da redação contratual referente à previsão do SESCINC. O aditivo atualizou o dispositivo contratual para compatibilizá-lo com a classificação vigente do Aeroporto da Pampulha, conforme regulamentação da ANAC, consolidando a obrigatoriedade da manutenção do serviço independentemente da movimentação anual de passageiros:

Onde se lê:

3.2.1.1. caso a movimentação anual de passageiros ultrapasse ou se aproxime dos 200.000 (duzentos mil) passageiros por ano, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE, com as alternativas visando a adequação ao RBAC 153 Emenda 6, aprovada pela Resolução nº 611, de 09/03/2021, em especial na Subparte G (“SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO”, com redação dada pela Resolução nº 517, de 14/05/2019), ou a norma que a substitua, solicitando a anuência prévia para a instalação de novo SESCINC;

Leia-se:

3.2.1.1. caso a movimentação anual de passageiros ultrapasse ou se aproxime dos 200.000 (duzentos mil) passageiros por ano, ou conforme classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153 pela ANAC, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE, com as alternativas visando a adequação ao RBAC 153 ou a norma que a substitua, solicitando a anuência prévia para a instalação de novo SESCINC.

a) em caso de nova classificação do AEROPORTO, por meio de portaria da ANAC, e desde que o SESCINC não seja mais obrigatório, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE solicitando a anuência prévia para a desativação do SESCINC.

O Ofício SEINFRA/DTA nº **45/2024**, de **26 de junho de 2024**, solicita a análise da compensação financeira via alteração do valor dos tetos tarifários referente ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022.

O Ofício SEINFRA/DTA nº **48/2024**, de **22 de julho de 2024**, solicita a complementação da instrução processual para permitir a conferência detalhada das despesas de CAPEX (investimentos) e OPEX (custos de operação), com a apresentação de notas fiscais, recibos e outros documentos entre maio/2022 e junho/2024.

Em **1º de agosto de 2024**, a Concessionária protocolou a Carta PLU-ADC-0090/2024, solicitando dilação de prazo para apresentação dos documentos complementares exigidos pela SEINFRA, requerendo novo prazo até 26/08/2024.

Em **23 de agosto de 2024**, a Concessionária apresentou a **Carta PLU-ADC-0096/2024**, protocolando as informações e os documentos detalhados relativos aos custos já realizados e aos custos projetados para a operação do SESCINC, bem como notas fiscais, orçamentos e planilhas atualizadas. Nesta oportunidade, a Concessionária revisou o valor do pleito, propondo a recomposição do equilíbrio contratual via aumento tarifário. Principais Pontos:

- a) A Concessionária apresenta o detalhamento e notas fiscais dos itens que compõem o Pleito de Reequilíbrio, decorrente das exigências para manutenção e operação do SESCINC.
- b) Houve atualização dos valores de custos de frotas (maio/2022 a junho/2024) e de trocas de pneus, com projeção para o restante do Contrato.
- c) A estratégia de compra de novos CCIs foi revisada e substituída pela previsão de *retrofit* dos caminhões existentes.
- d) O montante em VPL de desequilíbrio foi revisado de R\$ 17.048.413,09 para R\$ 14.520.959,48, ambos na data-base fevereiro/2022.
- e) Proposta de reequilíbrio através de aumento tarifário de 27,60% em todas as tarifas a partir de fevereiro/2025.

O Ofício SEINFRA/DTA nº **58/2024**, de **29 de agosto de 2024**, solicita complementação de informação e revisão no material apresentado para análise da solicitação "Reequilíbrio Econômico-Financeiro" do Contrato de Concessão - Contrato de Concessão nº 001/2022.

Em **17 de dezembro de 2024**, a Concessionária encaminhou a **Carta PLU-ADC-0130/2024**, solicitando novo prazo adicional de 30 dias, até 17/01/2025, para entrega de documentos complementares e esclarecimentos adicionais solicitados pela SEINFRA.

Em **17 de janeiro de 2025**, a Concessionária protocolou a **Carta PLU-ADC-0005/2025**, apresentando respostas e esclarecimentos detalhados sobre os pontos questionados pela SEINFRA, incluindo justificativas para divergências nas planilhas, explicações sobre a identificação dos veículos, composição dos custos, e atualização das informações sobre a operação do SESCINC e os serviços de manutenção dos caminhões. Na mesma ocasião, a Concessionária solicitou um novo prazo de sete dias para atualização dos cálculos relativos ao contrato de operação do SESCINC. Principais Pontos:

- a) Esclarece que o contrato de operação do SESCINC com a MedMais possui reajuste vinculado ao acordo trabalhista anual, e não ao IPCA, e solicita mais 7 dias (até 24/01/2025) para elaborar novos cálculos com essa informação.
- b) Esclarece que as identificações dos caminhões (CPM 0526 e CPM 0544, depois CCR 0526 e CCR 0544) são identificações internas da CCR e não placas de veículos, corrigindo uma inconsistência anterior. As planilhas com a correção são reenviadas.
- c) A divergência de valores em planilhas e notas fiscais se deve a um acréscimo de recolha de nota para fechamento fiscal.
- d) A projeção da frequência de abastecimento dos veículos do SESCINC utilizou a média de todos os meses operados.

e) A troca de pneus dos veículos foi realizada devido ao desgaste (próximo do TWI) e por estarem próximos de superar 10 anos de fabricação. A projeção de testes hidrostáticos futuros considerou o orçamento corrigido à data-base fev/2022.

A Concessionária informa que está em contato com fornecedores para orçamento de retrofit específico para os caminhões da Pampulha e o submeterá à Secretaria.

Em **24 de janeiro de 2025**, encaminhou a **Carta PLU-ADC-0009/2025**, com novos esclarecimentos e atualizações referentes ao contrato de operação do SESCINC, recargas, CAPEX de equipamentos e detalhamento dos cenários de reequilíbrio econômico-financeiro. Nesta comunicação, apresentou dois cenários para recomposição do equilíbrio contratual: um com reequilíbrio quinquenal e outro com reequilíbrio único ao longo de toda a concessão. Principais Pontos:

a) Em relação ao contrato da MedMais, a Concessionária anexou o contrato e seu primeiro aditivo. Apesar de o reajuste ser distinto do IPCA (acordo trabalhista), a Concessionária considerou apenas o IPCA na memória de cálculo devido à diferença ínfima.

b) A Concessionária solicitou confidencialidade sobre o compartilhamento de outros contratos do Grupo CCR.

c) Sobre as recargas (OPEX), o consumo planejado considera o teste anual dos CCIs (456 litros de LGE e 270 kg de PQ). Manteve-se o estoque em 100% da capacidade efetivamente transportada nos CCIs e o quantitativo para testes (IS nº 153.405-001). Houve uso de 390 litros de LGE em acidente em março/2024 e aquisição de 50kg de PQ para recompor a reserva.

d) Investimentos em CAPEX de equipamentos são para apoio à operação de salvamento, com substituição por desgaste ou atividades.

e) Apresenta dois cenários de reequilíbrio:

- Cenário 1 (Reequilíbrio segregado em 6 períodos quinquenais): Reequilíbrio em 6 períodos de 5 anos (22/02/2022 a 22/02/2052). Aumento tarifário a partir de junho/2025 e 50% de desconto na Outorga Variável a partir de 2026.

- Cenário 2 (Reequilíbrio único considerando toda a Concessão): Reequilíbrio único para todo o período da Concessão (22/02/2022 a 22/02/2052). Aumento tarifário a partir de junho/2025 e 50% de desconto na Outorga Variável a partir de 2026.

f) Conclui que o reequilíbrio único é mais benéfico ao usuário, com um impacto tarifário de 19,84% contra quase 60% no cenário de reequilíbrios periódicos. Sugere a combinação de aumento tarifário e redução de 50% da outorga

Em **19 de maio de 2025**, a Concessionária apresentou a **Carta PLU-ADC-0063/2025**, trazendo três cenários alternativos de reequilíbrio econômico-financeiro, com **propostas de reequilíbrio parcial**, nos moldes da ANAC, visando reduzir o desequilíbrio, até a apuração detalhada de toda a documentação apresentada pela Concessionária. A proposta contempla a **aplicação combinada de desconto na outorga variável e aumentos tarifários escalonados**, conforme solicitado pela SEINFRA em reuniões anteriores. Principais Pontos:

a) Em resposta à sugestão da Secretaria, a Concessionária elaborou 3 cenários de reequilíbrio em duas etapas para mitigar impactos financeiros, considerando o VPL total de R\$ 14.520.959,48 (data-base fev/2022).

- Cenário 1 (Reequilíbrio de 50% do VPL total): Valor de R\$ 7.260.479,74. Desconto de 50% na Outorga Variável a partir de 2026 e dois aumentos tarifários de 3,89% em agosto/2025 e fevereiro/2026.

- Cenário 2 (Reequilíbrio de 60% do VPL total): Valor de R\$ 8.712.575,69. Desconto de 50% na Outorga Variável a partir de 2026 e dois aumentos tarifários de 5,10% em agosto/2025 e fevereiro/2026.

- Cenário 3 (Reequilíbrio de 75% do VPL total): Valor de R\$ 10.890.719,61. Desconto de 50% na Outorga Variável a partir de 2026 e dois aumentos tarifários de 6,89% em agosto/2025 e fevereiro/2026.

b) A Concessionária ressalta que o reequilíbrio do VPL restante (a depender do cenário escolhido) será necessário futuramente.

O Ofício ARTEMIG/GTA nº 60/2025 , de 3 de julho de 2025, informa que, em entendimento compartilhado com a Concessionária, o Cenário 2 (reequilíbrio de 60% do VPL total de desequilíbrio e reajuste de tarifa) seria o mais aceitável para a comunidade aeroportuária e solicita o reenvio da planilha com o reajuste tarifário ajustado para setembro de 2025 no Cenário 2 (60% do VPL), visto que o reajuste em agosto não seria possível devido ao prazo de 30 dias exigido pela ANAC para cobrança de novas tarifas.

Em **4 de julho de 2025**, a Concessionária apresentou a **Carta PLU-ADC-0080/2025**, atualizando a planilha com a **proposta de reequilíbrio parcial correspondente a 60% do valor total do desequilíbrio**. A proposta contempla a **aplicação combinada de desconto na outorga variável e aumentos tarifários escalonados**. Principais Pontos:

a) Em atendimento ao ofício, a Concessionária informa sobre o Cenário 2, com reequilíbrio de 60% do VPL total de desequilíbrio e reajuste de tarifa em setembro de 2025.

b) Apresenta uma tabela com os dados: Data-base fevereiro/2022, Período Desequilíbrio fev/2022-fev/2052, VPL Total Desequilíbrio R\$ (14.540.488,94), VPL a ser reequilibrado 1ª parcela (60%) R\$ (8.724.293,36), Tarifa base Atual R\$ 48,68, Tarifa Prevista Set/2025 R\$ 51,18.

c) Para reequilibrar 60% do VPL, haverá um reajuste de 5,13% em 2025, outro reajuste pendente em fevereiro/2026, e um desconto na Outorga de 50% a partir do pagamento de 2026.

Em **1º de agosto de 2025**, a Concessionária apresentou a **Carta PLU-ADC-0090/2025**, atualizando a planilha com a **proposta de reequilíbrio parcial correspondente a 60% do valor total do desequilíbrio**. A proposta contempla a **aplicação combinada de desconto na outorga variável e aumentos tarifários escalonados**. Principais Pontos:

a) Em atendimento ao ofício, a Concessionária informa sobre o Cenário 2, com reequilíbrio de 60% do VPL total de desequilíbrio e reajuste de tarifa em outubro de 2025.

b) Apresenta uma tabela com os dados: Data-base fevereiro/2022, Período Desequilíbrio fev/2022-fev/2052, VPL

Total Desequilíbrio R\$ (14.540.488,94), VPL a ser reequilibrado 1ª parcela (60%) R\$ (8.724.293,36), Tarifa base Atual R\$ 48,68, Tarifa Prevista Set/2025 R\$ 51,18.

c) Para reequilibrar 60% do VPL, haverá um reajuste de 5,14% em 2025, outro reajuste pendente em fevereiro/2026, e um desconto na Outorga de 50% a partir do pagamento de 2026.

Em 15 de setembro de 2025, a Concessionária apresentou a **Carta PLU-ADC-0108/2025**, atualizando a planilha com a **proposta de reequilíbrio parcial correspondente a 100% do valor total do desequilíbrio**. A proposta contempla a **aplicação combinada de desconto na outorga variável e aumentos tarifários escalonados**. Principais Pontos:

- a) Valor do Desequilíbrio (VPL): A Concessionária estima o desequilíbrio em R\$ 14.540.488,94 em Valor Presente Líquido (VPL) na data-base de fev/2022, considerando o horizonte total da concessão (até fev/2052).
- b) Proposta da ARTEMIG (Área Técnica): A Agência propôs um reequilíbrio em ciclos quinquenais, devido à expressividade e imprecisão dos custos do SESCINC ao longo de 30 anos. O VPL de desequilíbrio apurado pela área técnica para os primeiros 5 anos foi de -R\$ 4.949 mil (data-base fev/2022).
- c) Posicionamento da Concessionária: A Concessionária não se opõe à metodologia de recomposição quinquenal. No entanto, reitera sua sugestão de que o reequilíbrio seja calculado para o horizonte total da concessão.
- d) Argumento: A metodologia quinquenal pode ser mais prejudicial ao usuário no médio e longo prazo, resultando em um impacto acumulado potencialmente maior sobre as tarifas do que se fosse adotado o cálculo pelo horizonte total.
- e) Nova Alternativa Sugerida: A Concessionária propõe uma solução que visa recompor o equilíbrio econômico-financeiro de forma gradativa, utilizando o VPL total de desequilíbrio.
- f) Ajustes: 4 (quatro) reajustes tarifários anuais iguais de 5,50% (acumulado de 23,87%).
- g) Início dos Reajustes: Dezembro de 2025, 2026, 2027 e 2028.
- h) Desconto: 50% de desconto na outorga variável a partir de 2026 até o final da concessão.
- i) Revisão Final (Cenário Quinquenal): Caso a ARTEMIG mantenha a metodologia quinquenal, a Concessionária apresenta uma revisão de cálculos para o reajuste tarifário a ser aplicado a partir de 01/12/2025, resultando em um aumento de 4,09% (ANEXO I), considerando a necessidade de consulta pública.

6. DO PLEITO

Trata-se de um pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, formalizado por meio da Carta PLU-ADC-0076/2023 (72895352). A Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. (Concessionária) baseia seu pedido na exigência de manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), imposta pela Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022, da ANAC, evento que teria provocado o desequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão nº 001/2022.

A Concessionária fundamenta seu pleito no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal, nos artigos 65, II, "d" e 66 da Lei nº 8.666/1993, nos artigos 115 e 124, II, "d" da Lei nº 14.133/2021, nos artigos 9º, §2º e 10 da Lei nº 8.987/1995, bem como nas cláusulas 17.2, alíneas 'b)' e 'c)', 18.6 e 22 do Contrato de Concessão:

"A Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., (...) com fundamento no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal, nos artigos 65, II, "d" e 66 da Lei nº 8.666/1993, nos artigos 115 e 124, II, "d" da Lei nº 14.133/2021, nos artigos 9º, §2º e 10 da Lei nº 8.987/1995, bem como nas cláusulas 17.2, alíneas 'b)' e 'c)', 18.6 e 22 do Contrato de Concessão, formular pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022 em decorrência da exigência para manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) determinada por meio da Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022 da ANAC, consoante as razões de fato e de direito expostas a seguir.

Primeiramente, cabe esclarecer que o presente pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão está dividido em dois relatórios, em consonância com a [Resolução nº 28, de 30 de agosto de 2021 da SEINFRA](#).

O primeiro refere-se ao Relatório Jurídico (ANEXO I) que trata dos fundamentos jurídicos relacionados ao presente requerimento. Por meio deste relatório será demonstrado que a exigência do Poder Concedente para manutenção e operação do SESCINC caracteriza-se como mudanças nas especificações dos serviços e investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura, cujo risco é contratualmente alocado ao Poder Concedente.

Após a comprovação do direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, serão demonstrados no segundo Relatório (ANEXO II) as premissas técnicas e econômico-financeiras do pleito de reequilíbrio, incluindo considerações sobre a abrangência do pedido formulado. Adicionalmente, serão anexados ao referido pleito a planilha de mensuração do impacto econômico-financeiro (ANEXO III) e orçamentos (ANEXO IV) considerados para estimativa da manutenção e operação do SESCINC até o final da concessão.

Por fim, em respeito ao regime legal e contratual aplicável ao presente caso, requer esta Concessionária a instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com base nos relatórios apresentados, com fundamento nas cláusulas 18.6 e 17.2, alíneas 'b)' e 'c)', a fim de celebrar termo aditivo estabelecendo a modificação de obrigações próprias à Concessão, com a inclusão da operação e manutenção do SESCINC que deverá ser mantido ativo devido às referidas exigências regulatórias da ANAC em relação ao Aeroporto da Pampulha, bem como previsão do reequilíbrio contratual correspondente ao impacto da equação econômico-financeira do Contrato no montante em VPL de R\$ 17.048.413,09 (dezessete milhões, quarenta e oito mil, quatrocentos e treze reais e nove centavos) na data-base fevereiro de 2022.

(...)

1. Histórico do PLEITO

1.a) Fundamentos de Fato do Pleito

Em fevereiro de 2022, a Concessionária e o Estado de Minas Gerais celebraram o Contrato de Concessão nº 0001/2022 para a Exploração, Ampliação e Manutenção da Infraestrutura Aeroportuária da Pampulha (SBBH).

Referido Contrato previu, na cláusula 4.3 do Contrato de Concessão, bem como no item 3.2.1 do Anexo 1 – Plano de Exploração Aeroportuária (“PEA”), não estar incluída a operação e manutenção do SESCINC1 na presente Concessão, sendo que este serviço, no estado que se encontrava, seria desativado até o final do estágio 2 da Fase I-A. (...)

Neste sentido, a ANAC, de ofício, por meio da Portaria ANAC nº 7.736, de 5 de abril de 2022 (Apêndice A), que divulga a classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 153, classificou o Aeroporto da Pampulha como Classe II, com SESCINC CAT-5. (...)

Portanto, a despeito de o Contrato prever a desativação do Sescinc a partir do estágio 2 da Fase I-A, o que foi considerado na proposta vencedora do leilão, a Concessionária restou obrigada a manter ativo o SESCINC, em atendimento à classificação da ANAC sobre o aeroporto da Pampulha (Classe II).

Ou seja, a despeito do quanto previsto no contrato e do fato de a movimentação de passageiros no Aeroporto da Pampulha ser inferior a 200.000 (duzentos mil) ano, a Concessionária teve que manter a operação do SESCINC, por força de ato da Administração Pública, (...)

Adicionalmente, a Seinfra informou que o assunto fora encaminhado à Comissão de Regulação de Transporte (CRT) qual, por sua vez, realizou as seguintes recomendações:

"(...) opina-se pelo retorno do expediente à Diretoria de Transporte Aerooviário, a fim de que a Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. instrua o expediente com a documentação exigida pela Contrato, bem como aquelas necessárias à apuração, comprovação e quantificação da real extensão do suposto evento de desequilíbrio, a saber:

CONSIDERANDO que o procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão deverá ser realizado por meio de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA do CONTRATO, por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, devendo o mesmo ser instruído por requerimento fundamentado, acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, além de planilha própria, necessários à demonstração dos seus efeitos na Concessão, utilizando critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

Diante do exposto, a Concessionária vem, por meio desta, expor os fundamentos do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, ensejando a Revisão Extraordinária do Contrato, nos termos da cláusula 22 do Contrato de Concessão."

Resumidamente, o Contrato de Concessão nº 001/2022 previa expressamente a desativação do SESCINC durante o período contratual, salvo em caso de movimentação anual de passageiros próxima ou superior a 200 mil passageiros. Todavia, por ato normativo unilateral, a ANAC classificou o Aeroporto da Pampulha como Classe II, com exigência de manutenção de SESCINC Categoria 5, independentemente da movimentação real de passageiros.

Tal situação não deve ser alterada, tanto que por meio da Portaria nº 14955/SIA (116257034), de 03 de julho de 2024, que divulga a classificação dos aeródromos de uso público para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, a ANAC manteve o mesmo entendimento, por meio do processo ANAC nº 00058.036556/2024-54.

7. DA FUNDAMENTAÇÃO

Verifica-se que a imposição do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) no Contrato de Concessão do Aeroporto da Pampulha decorreu de um ato administrativo superveniente à assinatura do contrato. Essa obrigação não estava inicialmente prevista no escopo da concessão nem foi considerada na modelagem econômico-financeira da proposta vencedora do certame.

7.1. Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão nº 001/2022 previa expressamente a exclusão da operação e manutenção do SESCINC no objeto da concessão:

Cláusula 4.3: exclui a obrigação da operação e manutenção do SESCINC:

CLÁUSULA 4. OBJETO (...)

4.3. Não se inclui no objeto da CONCESSÃO a operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), que permanecerá desativado durante todo o prazo da CONCESSÃO.

A subcláusula 17.2 do Contrato de Concessão estabelece que "mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança solicitadas pela ANAC, pelo PODER CONCEDENTE, por órgãos e entidades públicas competentes, ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação aplicáveis à CONCESSÃO" constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, desde que não sejam um desdobramento das obrigações atribuídas à Concessionária:

CLÁUSULA 17. ALOCAÇÃO DE RISCOS (...)

17.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo PODER CONCEDENTE: (...)

b) mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança solicitadas pela ANAC, pelo PODER CONCEDENTE, por órgãos e entidades públicas competentes, ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação aplicáveis à CONCESSÃO, desde que não constituam especificação ou desdobramento das obrigações atribuídas à CONCESSIONÁRIA por força deste CONTRATO, observado o disposto na subcláusula 20.5;

c) investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência do

PODER CONCEDENTE ou ANAC, observado o disposto na subcláusula 20.5, ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes; (g.n.)

Cláusula 18.6: prevê reequilíbrio diante de modificações unilaterais que impactem substancialmente custos ou receitas da Concessionária:

CLAUSULA 18. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (...)

18.6. Para além das hipóteses previstas na subcláusula 17.2, também será cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, na hipótese de modificação unilateral, imposta pelo PODER CONCEDENTE ou pela ANAC, das condições de execução do CONTRATO, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva e substancial alteração dos custos ou das RECEITAS TARIFÁRIA da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos.

Cláusula 3.2.1 do Anexo 1 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA): exclui a obrigação da operação e manutenção do SESCINC:

3.2. No objeto da Concessão não estão incluídas:

3.2.1. a operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate à Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), que será desativado até o final do estágio 2 da FASE I-A;

3.2.1.1. caso a movimentação anual de passageiros ultrapasse ou se aproxime dos 200.000 (duzentos mil) passageiros por ano, ou conforme classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153 pela ANAC, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE, com as alternativas visando a adequação ao RBAC 153 ou a norma que a substitua, solicitando a anuência prévia para a instalação de novo SESCINC.

a) em caso de nova classificação do AEROPORTO, por meio de portaria da ANAC, e desde que o SESCINC não seja mais obrigatório, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE solicitando a anuência prévia para a desativação do SESCINC;

7.2. Marco Regulatório

7.2.1. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153)

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), denominado "Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência", estabelece requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria contínua das operações aeroportuárias, manutenção e resposta à emergência em aeródromos. No Apêndice A deste Regulamento, a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito é estratificada por classe de aeródromo, estabelecida segundo critérios constantes na seção 153.7.

De acordo com o RBAC nº 153, o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) é obrigatório para determinados tipos de aeródromos civis públicos, conforme sua classificação em classes operacionais, com base no número de passageiros processados anualmente e no tipo de operação. A obrigatoriedade do SESCINC é regida pelos seguintes dispositivos do RBAC nº 153:

Seção 153.401 – Obrigatoriedade do SESCINC:

RBAC 153.401(a)(1): Os operadores de aeródromos de uso público Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

Ou seja, somente os aeródromos classificados como Classe I estariam dispensados da obrigatoriedade de manter o serviço de SESCINC:

RBAC 153.7(b)(2) Quanto ao número de passageiros processados, os aeródromos de uso público classificam-se em:

- (i) Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil);*
- (ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);*
- (iii) Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e*
- (iv) Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões).*

A Seção 153.7.(b).(1) do RBAC nº 153 estabelece os critérios para classificação dos aeródromos civis públicos, com vistas a definir os requisitos do regulamento que lhe são obrigatórios:

"(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente. (...)"

(2) Quanto ao número de passageiros processados, os aeródromos de uso público classificam-se em:

- (i) Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil);*
- (ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);*
- (iii) Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e*
- (iv) Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões)". (g.n.)*

Além disso, mesmo que o aeroporto não atinja o limite de movimentação, a ANAC pode, discricionariamente, classificar o aeródromo em uma classe superior, por motivos de mitigação de riscos à segurança operacional:

RBAC 153.7 Classificação do aeródromo (...)

"(d) A ANAC pode exigir de qualquer aeródromo os requisitos de classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b), quando previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência de poucos ou do risco à segurança operacional.

(e) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, em adição ao estabelecido no Apêndice A, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência de poucos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento, por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.

(f) O operador de aeródromo que operar transporte aéreo mais exigente ou der uso diferente ao que está classificado estará sujeito a medidas sancionatórias e acautelatórias cabíveis."

A Seção 153.5.(e) trata da aplicabilidade, ou seja, exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito:

"(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe existente de aeródromo."

7.2.2. Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013

A revisão da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, que estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), pretendia retirar a obrigatoriedade de implantação do SESCINC para aeródromos de pequeno porte, nos quais o custo para manutenção do serviço é muito alto e o risco operacional é menor em relação àqueles com maior complexidade de operação, fomentando a aviação regional com aumento aceitável do risco operacional.

Em outubro de 2016, um workshop foi realizado pela ANAC para coletar contribuições dos interessados sobre as dificuldades da norma, que foram enviadas por e-mail e resultaram em um relatório. A atualização da resolução, designada como Tema 27 na Agenda Regulatória da ANAC, foi dividida em duas modalidades. A primeira modalidade, foco deste estudo, tratava de uma revisão pontual para atualizar o critério mínimo de acessibilidade do SESCINC e outras alterações específicas, com o intuito de resolver o problema da disponibilização desse serviço em aeródromos de pequeno porte, classificados como Classe I pelo RBAC nº 153 (aeródromos com menos de 200 mil passageiros anuais).

Após a fase de estudos e consulta interna, a proposta de atualização foi encaminhada à diretoria para audiência pública. Segundo a Nota Técnica nº 11 do processo 000558.519079/2017-39, a revisão da Resolução nº 279, que culminou na Resolução nº 455, de 20 de dezembro de 2017, pretendia, de fato:

(...) retirar a obrigatoriedade de implantação do SESCINC para aeródromos de pequeno porte, nos quais o custo para manutenção do serviço é muito alto e o risco operacional é menor em relação àqueles com maior complexidade de operação, fomentando a aviação regional com aumento aceitável do risco operacional. (ANAC, 2017)

Em 8 de fevereiro de 2017, a ANAC consolidou as informações sobre o Tema 27, concluindo que a Resolução nº 279 representava uma barreira para a aviação em determinadas regiões, caracterizando uma regulação excessiva para aeroportos de pequeno porte. Foram apresentadas quatro opções para os critérios de exigência do serviço:

- (1) Manutenção do critério atual para disponibilização do SESCINC, não alterando o texto da norma;
- (2) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 5 (cinco) frequências semanais;
- (3) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 7 (sete) frequências semanais; e
- (4) Alteração do critério de isenção para número de passageiros movimentados, isentando da disponibilização de SESCINC aeródromos Classe I, ou seja, que movimentaram até 200 mil passageiros na média anual, considerando os últimos três anos.

Em 13 de fevereiro de 2017, as opções 3 e 4 foram priorizadas. Em reunião de 20 de abril de 2017, a Diretoria da ANAC acatou a opção 4, e o projeto de ato normativo para flexibilização do SESCINC em aeródromos de Classe I foi ajustado. As justificativas para essa escolha incluíam uma redução estimada de aproximadamente R\$ 83 milhões por ano para aeródromos de menor porte, um custo médio por passageiro de R\$ 20,73 em aeródromos de Classe I (comparado a R\$ 0,58 em Classe IV, demonstrando a desproporção), e a possibilidade de iniciar operações em novas localidades sem alto investimento inicial em SESCINC, além de promover maior concorrência ao usar o critério de passageiros em vez de operações:

A isenção para aeródromos Classe I trará uma redução de, aproximadamente, 83 milhões de reais por ano para os aeródromos de menor porte, conforme dados de Cunha (2016) – recurso que poderia ser revertido em ações para a prevenção de acidentes, como melhorias na sinalização e infraestrutura de pista e pátio.

Estima-se que o custo médio por passageiro processado para manutenção do SESCINC em um aeródromo Classe I seja de cerca de R\$ 20,73. A comparação com o valor médio por passageiro para os aeródromos Classe IV – cerca de R\$ 0,58 indica a desproporção do aporte financeiro necessário ao provimento do serviço nesses aeródromos. Isso faz com que, em geral, os aeródromos de menor porte não consigam manter o serviço com recursos próprios.

A isenção para aeródromos de pequeno porte permitirá, ainda, que empresas aéreas iniciem operações em determinada localidade sem que seja necessário um alto investimento por parte do aeródromo – ou, em geral, pelo poder público – para a instalação do SESCINC.

Ademais, a isenção considerando número de passageiros processados, em substituição ao número de operações, permite maior concorrência. Esse critério impede que uma determinada empresa reserve todas as frequências, até o limite da isenção, o que poderia inviabilizar a concorrência. (g.n.)

O processo foi concluído em 2017 com a publicação da Resolução nº 455, de 20 de dezembro de 2017. Esta alterou os critérios da Resolução nº 279/2013 e os incorporou ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153).

6.4 AERÓDROMOS ISENTOS DA PROVISÃO DO SESCINC (Redação dada pela Resolução nº 455, de 20.12.2017)

6.4.1 Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional, e sem prejuízo do disposto no item 3.1.2, estão isentos das exigências de provisão do SESCINC os aeródromos que se enquadrem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas: (Redação dada pela Resolução nº 455, de 20.12.2017)

6.4.1.1 Aeródromos Classe I: (Redação dada pela Resolução nº 455, de 20.12.2017)

6.4.1.2 Aeródromos privados em que há operações de transporte aéreo público de passageiro que, nos termos do item 3.1.1, sejam classificados como Aeródromos Classe I; (Redação dada pela Resolução nº 455, de 20.12.2017) (g.n.)

A flexibilização da disponibilização do serviço por meio da Resolução nº 455/2017 apresentava um interesse econômico, de crescimento de mercado nesses aeródromos de pequeno porte por meio da dispensa em disponibilizar SESCINC. Estudos foram apresentados demonstravam que o risco em relação à acidentes, nesses aeródromos, era pequeno. Porém, tendo em vista a redução da movimentação de passageiros nos anos de 2020 e 2021 ocasionada pela pandemia do COVID-19, a consideração de uma média aritmética no período de referência pode, de acordo com a ANAC, não representar o melhor critério para definição da aplicabilidade dos requisitos, sob risco de elevar indevidamente a exposição das operações ao risco.

8. DA ANÁLISE

A presente nota técnica traz como objeto pleito integrante do processo de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA para reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022 protocolado pela Concessionária sob nº 1300.01.0005595/2023-80.

8.1. Do pleito de reequilíbrio apresentado pela Concessionária

Conforme histórico apresentado, a Concessionária justifica o pedido de reequilíbrio sob o argumento de que a imposição do SESCINC resultou de um ato administrativo superveniente ao contrato, cuja obrigação não estava inicialmente prevista no escopo da concessão, tampouco considerada na modelagem econômico-financeira da proposta vencedora do certame.

A Concessionária destaca que a Cláusula 2.2 do Contrato dispõe que a Concessão do Aeroporto da Pampulha será regida pelas legislações Federais e Estaduais aplicáveis, sem prejuízo de outras normas regulamentares, notadamente as editadas pela ANAC:

"A princípio, denota-se que a cláusula 2.2 do Contrato dispõe que a Concessão do Aeroporto da Pampulha será regida pelas legislações Federais e Estaduais aplicáveis, sem prejuízo de outras normas regulamentares, notadamente as editadas pela ANAC:

"2.2. A Concessão será regida pelo CONTRATO, pela Lei (...); sem prejuízo de outras normas regulamentares aplicáveis, notadamente as editadas pela ANAC, pelo COMAER, pelo DECEA, e, quando aplicável, pela INFRAERO, bem como demais autoridades aeronáuticas, conforme aplicáveis." (grifo no original)

Dante disso, a Concessionária argumenta que cabe ao Poder Concedente recompor os gastos (investimentos em equipamentos, bens e custos operacionais variados) decorrentes da imposição de novos procedimentos de prestação de serviços, operacionais ou de segurança impostos pela ANAC:

Resta, portanto, evidente que cabe ao Poder Concedente recompor a Concessionária pela assunção dos gastos (investimentos em equipamentos, bens e custos operacionais variados) decorrentes da imposição de novos procedimentos de prestação de serviços, operacionais ou de segurança impostos pela ANAC. (...)

(...)

Diante do exposto, tendo em vista que:

- (i) o equilíbrio econômico-financeiro da concessão é aquele representado pelos encargos e receitas estabelecidos no momento da celebração do ajuste;*
- (ii) ato normativo da ANAC imprimiu obrigação à Concessionária diversa daquela prevista em Contrato de Concessão, impondo-lhe elevado encargo (Manutenção do SESCINC);*
- (iii) que a Comunicação SEINFRA/DTA nº 2/2021, integrante do edital de leilão, reconheceu que a situação ora concretizada como ensejadora do reequilíbrio contratual em favor da Concessionária; e*
- (iv) O Poder Concedente já reconheceu o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato por meio do Ofício Seinfra/DTA nº 17/2023. (...)*

Portanto, em respeito ao regime contratual, tal qual será qualquer situação que venha materializar risco não alocado à Concessionária, faz-se necessária a instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com base neste relatório técnico-jurídico, principalmente no previsto pelas cláusulas 18.6 e 17.2, alíneas 'b' e 'c)', a fim de celebrar termo aditivo estabelecendo a modificação de obrigações próprias à Concessão, com a inclusão da operação e manutenção do SESCINC, que deverá ser mantido ativo devido às referidas exigências regulatórias da ANAC em relação ao Aeroporto da Pampulha."

Dessa forma, em respeito ao regime contratual, a Concessionária requer a instauração de um procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com base no relatório técnico-jurídico apresentado (72895358) (72895354), principalmente nas cláusulas 18.6 e 17.2, alíneas 'b' e 'c)', a fim de celebrar termo aditivo estabelecendo a modificação

de obrigações da Concessão, com a inclusão da operação e manutenção do SESCINC, que deverá ser mantido ativo devido às exigências regulatórias da ANAC em relação ao Aeroporto da Pampulha.

8.2. Portaria ANAC nº 7.736/SIA, de 5 de abril de 2022

Por meio da Nota Técnica nº 1/2022/GTFS/GFIC/SIA, que avaliou a edição da Portaria que divulga a classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 153 para o ano de 2022, a ANAC reavaliou os critérios de classificação. O SESCINC, que deveria ser isento a partir de 2022 considerando o critério de movimentação de passageiros, foi mantido em função do quantitativo de operações de poucos e decolagens no Aeroporto da Pampulha (SBBH), que é muito elevado, superando em média 100 operações diárias.

"Para avaliar os quantitativos de passageiros processados no Aeroporto de Pampulha e avaliar projeções pós-pandemia é apresentado o gráfico abaixo, que mostra números totais de passageiros processados por ano dos últimos 10 anos. (...)"

Do gráfico nota-se que nos últimos seis anos houve menos de 200.000 passageiros processados por ano. No entanto é importante considerar a movimentação de aeronaves para identificarmos a complexidade da operação e analisarmos riscos operacionais. Para tanto, é importante compararmos o quantitativo de movimentos de aeronaves de SBBH com os outros aeroportos classe II, III e IV da rede Infraero e aeródromos categorizados como classe I que poderiam subir de classe (Campo de Marte e Bacacheri). Cabe ressaltar, ainda, que haverá um provável acréscimo do número de operações no aeródromo devido ao encerramento das operações no Aeroporto de Carlos Prates (SBPR), previsto para ocorrer em 05/05/2022. Segue tabela abaixo com dados de movimento de aeronaves (operações de pouso e decolagens) com voos regulares de aeródromos classe II em 2021. (...)"

Em uma análise apenas quantitativa, verifica-se que o número de operações de SBBH supera alguns aeródromos classe III (SBBE, SBCG, SBFI, SBSL e SBUL) e alguns aeródromos classe II (SBBV, SBIZ, SBJV, SBLO, SBMA, SBMK e SBMQ). Em que pese ser necessário verificar outros fatores para quantificar o risco operacional (como o mix de aeronaves que operam, período de funcionamento, layout do sistema de pistas e pátio e etc) o quantitativo de operações em SBBH é muito elevado, superando em média 100 operações diárias.

Outra questão relevante sobre Pampulha é que o Aeródromo Carlos Prates (SBPR) será desativado em 05/05/2022, gerando um possível acréscimo de demanda de operações a partir deste momento.

Considerando o risco de incursão de pista, que é potencializado de acordo com o número de movimentos, considera-se adequada a manutenção do aeródromo como classe II para 2022." (grifo no original)

Ou seja, com a publicação da Portaria Nº 7.736, de 5 de abril de 2022, o Aeroporto da Pampulha foi obrigado a manter a operação do SESCINC, em contraponto ao que determina o Contrato:

Contrato de Concessão

Cláusula 4. Objeto

4.3. Não se inclui no objeto da CONCESSÃO a operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), que permanecerá desativado durante todo o prazo da CONCESSÃO.

Anexo 1 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

3.2 No objeto da Concessão não estão incluídas:

3.2.1. a operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate à Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), que será desativado até o final do estágio 2 da FASE I-A;

3.2.1.1. caso a movimentação anual de passageiros ultrapasse ou se aproxime dos 200.000 (duzentos mil) passageiros por ano, ou conforme classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153 pela ANAC, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE, com as alternativas visando a adequação ao RBAC 153 ou a norma que a substitua, solicitando a anuência prévia para a instalação de novo SESCINC.

a) em caso de nova classificação do AEROPORTO, por meio de portaria da ANAC, e desde que o SESCINC não seja mais obrigatório, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o PODER CONCEDENTE solicitando a anuência prévia para a desativação do SESCINC.

A Portaria ANAC nº 7.736/SIA, de 5 de abril de 2022 (111934126), ao classificar o Aeroporto da Pampulha - Carlos Drummond de Andrade (SBBH) como Classe II, tornou obrigatória a operação do SESCINC, conforme o RBAC nº 153. Esta portaria foi avaliada com base no processo ANAC nº 00058.007983/2022-63 e na Nota Técnica nº 1/2022/GTFS/GFIC/SIA (88534712), que avaliou a edição da Portaria que divulga a classificação dos aeródromos civis públicos para fins de aplicação do RBAC nº 153, denominado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", para o ano de 2022.

Embora a Portaria ANAC nº 7.736/SIA/2022 tenha sido revogada pela Portaria nº 14.955/SIA, de 03 de julho de 2024 (111936828), a manutenção do Aeroporto da Pampulha como Classe II foi considerada adequada (111936707):

CLASSE II			
ICAO	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF
SBBH	PAMPULHA - CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE	BELO HORIZONTE	MG
SBBI	BACACHERI	CURITIBA	PR
SBBV	ATLAS BRASIL CANTANHEDE	BOA VISTA	RR

Portanto, a exigência do SESCINC foi imposta mesmo com a movimentação de passageiros inferior ao limite estabelecido no contrato, caracterizando um evento exógeno à Concessionária e não previsto no planejamento contratual.

Após a apresentação dos fatos e do histórico que demonstram o nexo causal entre a manutenção da classificação do Aeroporto da Pampulha e a necessidade de manter o SESCINC ativo após o Estágio 2 da Fase I-A, os demais itens do pleito serão analisados.

8.3. Do enquadramento na matriz de riscos

Em apertada síntese, depreende-se como defesa da Concessionária pelo deferimento do pleito, o argumento de que as modificações nas especificações dos serviços e os investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura são riscos contratualmente alocados ao Poder Concedente. Assim, **o presente pleito busca compensação pelos custos da operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)**, uma vez que se trata da materialização de um risco alocado ao Poder Concedente, e a Concessionária não deve absorver nenhum impacto ou prejuízo decorrente desse evento.

A Concessionária ressalta que a Cláusula 2.2 do Contrato de Concessão estabelece que a concessão será regida pelas legislações Federal e Estadual aplicáveis:

"A princípio, denota-se que a cláusula 2.2 do Contrato dispõe que a Concessão do Aeroporto da Pampulha será regida pelas legislações Federais e Estatutárias aplicáveis, sem prejuízo de outras normas regulamentares, notadamente as editadas pela ANAC:

"2.2. A Concessão será regida pelo CONTRATO, pela Lei (...); sem prejuízo de outras normas regulamentares aplicáveis, notadamente as editadas pela ANAC, pelo COMAER, pelo DECEA, e, quando aplicável, pela INFRAERO, bem como demais autoridades aeronáuticas, conforme aplicáveis." (grifos nossos)

Ademais, tem-se que o Contrato de Concessão, com destaque às cláusulas 17.2, alíneas 'b)' e 'c)' e 18.6, aloca ao Poder Concedente os riscos relacionados e decorrentes da imposição de novos procedimentos de prestação de serviços, operacionais ou de segurança impostos pela ANAC ou de quaisquer outras exigências impostas à Concessionária e relacionadas à prestação dos serviços aeroportuários não esperados ou pretendidos quando da ocorrência da concessão.

17.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo PODER CONCEDENTE:

b) mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança solicitadas pela ANAC, pelo PODER CONCEDENTE, por órgãos e entidades públicas competentes, ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação aplicáveis à CONCESSÃO, desde que não constituam especificação ou desdobramento das obrigações atribuídas à CONCESSIONÁRIA por força deste CONTRATO, observado o disposto na subcláusula 20.5;

c) investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência do PODER CONCEDENTE ou ANAC, observado o disposto na subcláusula 20.5, ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes;

18.6. Para além das hipóteses previstas na subcláusula 17.2, também será cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, na hipótese de modificação unilateral, imposta pelo PODER CONCEDENTE ou pela ANAC, das condições de execução do CONTRATO, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva e substancial alteração dos custos ou das RECEITAS TARIFÁRIA da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos;

Resta, portanto, evidente que cabe ao Poder Concedente recompor a Concessionária pela assunção dos gastos (investimentos em equipamentos, bens e custos operacionais variados) decorrentes da imposição de novos procedimentos de prestação de serviços, operacionais ou de segurança impostos pela ANAC. É justamente isso que ocorreu em razão da edição da Portaria ANAC nº 7.736/2022, que impôs a assunção de gastos não previstos no Contrato de Concessão, quais sejam aqueles relativos à manutenção do SESCINC ativo no Aeroporto.

Cumpre relembrar também o teor da resposta à questão 44 (quarenta e quatro) ao Edital, divulgada por meio do Comunicação SEINFRA/DTA nº 2/2021 (Apêndice D), que confirmou o entendimento de que a reativação do Serviço de Prevenção Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis - SESCINC no Aeroporto da Pampulha ensejaria no reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão:

44.	Anexo XIX – Minuta do Contrato – 4.3, 18.7; e Anexo 1 – PEA – 3.2.1, 3.2.1.1	Entendemos que caso a movimentação anual de passageiros ultrapasse ou se aproxime dos 200.000 (duzentos mil) passageiros por ano, o investimento necessário para reativação do SESCINC será objeto de reequilíbrio econômico financeiro. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto.
-----	--	--	------------------------------

Conforme disposto no item 7.5 do Edital, os esclarecimentos prestados pela COMISSÃO DE LICITAÇÃO integrarão este Edital como se nele estivessem transcritos e, portanto, vinculam as partes licitantes.

Importante notar que, para ser eficaz, o reequilíbrio deve ocorrer concomitantemente ao advento do evento de desequilíbrio contratual. Essa a lógica do art. 9º, § 4º da Lei nº 8.987/95 que, embora trate de alteração

unilateral do contrato, se aplica a toda hipótese de reequilíbrio para garantir sua eficácia. (...)

Destarte, demonstrado que o evento descrito é risco alocado ao Poder Concedente, mister observar a legislação Constitucional e Infraconstitucional já anteriormente citadas, que preveem a necessidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro pactuado quando da assinatura do Contrato de Concessão.

Portanto, em respeito ao regime contratual, tal qual será qualquer situação que venha materializar risco não alocado à Concessionária, faz-se necessária a instauração de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com base neste relatório técnico-jurídico, principalmente no previsto pelas cláusulas 18.6 e 17.2, alíneas 'b' e 'c)', a fim de celebrar termo aditivo estabelecendo a modificação de obrigações próprias à Concessão, com a inclusão da operação e manutenção do SESCINC, que deverá ser mantido ativo devido às referidas exigências regulatórias da ANAC em relação ao Aeroporto da Pampulha."

De forma a melhor circunstanciar este pleito, a Concessionária demonstrou juridicamente o enquadramento como risco do poder concedente e, portanto, passível de reequilíbrio econômico-financeiro, de acordo com a matriz de riscos prevista no Contrato de Concessão.

Evento de desequilíbrio:

(i) Publicação da Portaria ANAC nº 7.736, de 5 de abril de 2022, classificou o Aeroporto da Pampulha como Classe II, obrigando o aeroporto a ativar as operações do SESCINC (Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio) para atender a RBAC nº 153 ensejando em um aumento de custos e investimentos que não pertencem ao objeto da Concessão, visto que a cláusula 4.3 do Contrato de Concessão menciona que "Não se inclui no objeto da CONCESSÃO a operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), que permanecerá desativado durante todo o prazo da CONCESSÃO."

Contudo, vale repisar que as condições fáticas para enquadramento do evento “operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)” na matriz de riscos, em que **constitui risco assumido pelo Poder Concedente, apenas a exigência do SESCINC, enquanto este perdurar.**

Desse modo, esta área técnica propõe que o enquadramento do evento, acerca da possibilidade fático-jurídica da revisão extraordinária, contemple os impactos econômicos do SESCINC enquanto perdurar a exigência da ANAC, já que a alteração de enquadramento foi extraordinária, nunca tendo ocorrido antes a exigência para aeródromos que movimentassem menos de 200.000 passageiros por ano.

8.4. Da mensuração dos efeitos do evento

Caso a discussão quanto ao cabimento jurídico do pleito seja superada, com entendimento favorável à Concessionária, o desafio que se impõe é estabelecer qual limite para concessão de reequilíbrio em razão do evento. Isso é, em qual momento entende-se que a exigência do SESCINC ou, qual parâmetro a ser atingido, a partir do qual não cabe o reequilíbrio contratual, além disso, deve-se demonstrar os efeitos econômico-financeiros realizados até o momento e os projetados, de forma a embasar tecnicamente o valor pleiteado a título de reequilíbrio. Outro ponto a ser considerado na quantificação é como será apurado o valor do desequilíbrio.

Diante do exposto, caso seja construído um entendimento jurídico favorável ao pleito, esta área técnica recomenda que seja adotado um parâmetro limitador ao cenário-base para a concessão do reequilíbrio, a fim de evitar o superdimensionamento das estimativas de prejuízos decorrentes do evento.

Seguindo metodologia já adotada pela ANAC para cálculo de reequilíbrio, a mensuração dos prejuízos causados pelo evento também se dá pela diferença entre os fluxos de caixa operacional representativos dos cenários base (contrafactual) e atual (com SESCINC). Desse modo, cumpre a esta área técnica, avaliar se os cálculos e projeções correspondem à correta, ou mais factível, avaliação do impacto causado pelo evento, especialmente no tocante ao cenário base.

Para a análise, considera-se o cenário-base (cenário contrafactual), sem a operação do SESCINC, que demonstra o que teria ocorrido se a Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022, não tivesse sido publicada. Isso manteria a não obrigatoriedade do serviço, visto que o Aeroporto opera menos de 200.000 passageiros por ano desde 2016. Em contrapartida, analisa-se o cenário atual, isolando efeitos de caráter ordinário (*ceteris paribus*), ou seja, eventos que não foram decorrentes da manutenção operacional do SESCINC.

Por sua vez, o cenário atual deve trazer os valores de receitas, custos e impostos efetivamente realizados pela Concessionária. Assim, a fim de se obter o montante mais próximo aos prejuízos causados pelo evento, solicita-se à Concessionária confirmar se os valores por ela indicados no cenário real, por meio do "Anexo 02_2025.07.03 - FCM _SESCINC_PLU Cenários Reeq" (117508679), se referem aos montantes efetivamente realizados pela Concessionária no período em referência. Esse trabalho de conferência dos valores está em andamento.

Recomenda-se, assim, reconhecer como "prejuízos econômicos advindos do SESCINC" os valores até o fim do contrato, ou em caso de alteração da classificação do Aeroporto, desde que isso não resulte em aporte de recursos pelo Estado de Minas Gerais. Quanto a precificação, dado que o evento ocorre desde maio de 2022, o mais prudente é fazer a análise das despesas da operação do SESCINC, mediante o escrutínio de notas fiscais, recibos, contratos e demais documentos, adotando essa base para o período futuro:

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. (g.n.)

Para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal será de 8,1% (oito vírgula um por cento), estabelecida em termos reais. Isso se aplica na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos na subcláusula 17.2 do Contrato de Concessão, anteriores à primeira Revisão Ordinária, e que ensejem Revisão Extraordinária:

1.5.1. Na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos na subcláusula 17.2 do CONTRATO anteriormente à realização da primeira REVISÃO ORDINÁRIA e que ensejem REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal será igual a 8,1% (oito vírgula um por cento), estabelecida em termos reais. (...)

A primeira Revisão Ordinária está prevista para ser iniciada e concluída no 5º (quinto) ano da Concessão, ou seja, em fevereiro de 2027, contado da Data de Eficácia do Contrato, e as subsequentes a cada período de 5 (cinco) anos.

20.2. A primeira REVISÃO ORDINÁRIA será iniciada e concluída no 5º (quinto) ano da CONCESSÃO, contado da DATA DE EFICÁCIA do CONTRATO, e as subsequentes a cada período de 5 (cinco) anos, tendo sempre início e encerramento no quinto ano de cada período.

20.3. As REVISÕES ORDINÁRIAS DO CONTRATO serão conduzidas pelas PARTES sempre de boa-fé e em benefício da execução adequada da CONCESSÃO, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e respeitadas as demais normas contratuais pertinentes. (g.n.)

Assim, para o presente pleito, foram adotadas as seguintes premissas:

8.4.1. Período considerado

O período de responsabilidade da Concessionária, para fins de reequilíbrio, é estabelecido a partir do início do Estágio 3 da Fase I-A, em 01/05/2022. Antes dessa data, os custos de operação do SESCINC eram de responsabilidade da INFRAERO.

5.1.16. No Estágio 3, a CONCESSIONÁRIA assumirá a responsabilidade pela operação do COMPLEXO AEROPORTUÁRIO, sendo a responsável por todas as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do COMPLEXO AEROPORTUÁRIO.

Considerando que a Data de Eficácia do Contrato foi em 22/02/2022, e que o prazo de vigência é de 30 (trinta) anos a partir dessa data (Cláusula 6.1 do Contrato), a vigência contratual se encerra em 21/02/2052.

6.1. O CONTRATO terá prazo de vigência de 30 (trinta) anos, contado a partir da DATA DE EFICÁCIA.

INÍCIO	FIM	TEMPO (meses)	TEMPO (anos)
Estágio 3 da Fase I-A	Fim do Contrato		
01/05/2022	21/02/2052	357	29,8

Portanto, adota-se o período compreendido entre 01/05/2022 (início do Estágio 3 da Fase I-A) e 21/02/2052 (final do Contrato), totalizando 357 meses (equivalente a 29,8 anos).

8.4.2. Do montante pleiteado:

Os valores apresentados têm como data-base **fevereiro/2022**, mês em que ocorreu a **eficácia do Contrato de Concessão** em análise, e por consequência, o início de sua vigência. De modo a quantificar os efeitos do Evento de Desequilíbrio, a Concessionária apresentou os valores relativos à:

- (i) custos e investimentos a serem feitos na frota composta por 2 Caminhões Contraincêndio (CCIs), e
- (ii) custos e investimentos relacionados à operação geral do SESCINC.

A frota do SESCINC operado no Aeroporto da Pampulha é constituída por dois caminhões CCIs de modelo Scania Triel P440 Diesel, (i) Caminhão CCR-0526, fabricado em 2015 e (ii) caminhão CCR-0544, fabricado em 2018. Ambos foram entregues pela Infraero quando da assunção das operações do Aeroporto da Pampulha. Os valores relativos a frotas foram segregados em 3 modalidades, sendo elas:

- (i) abastecimento,
- (ii) manutenção geral dos veículos, e
- (iii) troca de veículos.

Abastecimento: A Concessionária possui histórico de custos com combustível para os dois veículos desde o início da operação em 01/05/2022. Utilizou-se o custo histórico como referência. Para os meses subsequentes, a média mensal do custo de combustível desse período foi projetada ao longo de toda a Concessão. É importante notar que os caminhões só podem ser abastecidos no posto de combustível localizado dentro do Aeroporto, devido à impossibilidade de se locomoverem fora do ambiente aeroportuário.

Manutenção Geral dos Veículos: De forma similar, a Concessionária também já possui um histórico relativo aos custos de manutenção geral dos veículos. Sendo assim, também se utilizou como parâmetro o custo histórico. Para os meses subsequentes, calculou-se a média do custo mensal de manutenção do período mencionado anteriormente e o projetou ao longo de todo o período da Concessão. Além desses valores, adicionou-se custos relativos à troca de pneus e testes hidrostáticos, que são realizados quinquenalmente, sendo que a primeira troca e teste foram realizados em 2023. Diante disso, utilizou-se como referência para o valor de troca de pneus o valor pago pelo Grupo CCR em 2023, e como base para os testes hidrostáticos a média das duas propostas comerciais recebidas.

Troca de Veículos: Os valores relativos à troca dos dois CCIs existentes, item (iii), inicialmente previstos para os anos de 2035 e 2038, **não serão considerados neste momento**. A análise e o reconhecimento desses custos serão realizados quando a necessidade de substituição de fato ocorrer, conforme critério de prudência técnica.

Contrato de Operação do SESCINC: Para o contrato de operação do SESCINC, levou-se em conta que, atualmente, o aeroporto opera com Classe II, CAT V, com uma equipe de 16 colaboradores, em consonância com as diretrizes da RBAC 153. O contrato atual, com vigência de 10 anos, para operação do SESCINC é realizado junto à Med Mais Soluções em Serviços LTDA. Para a operação atual do Aeroporto de Pampulha, o valor mensal de contrato é de R\$ 146.000,00 (data-base abril/23), que quando corrigido à data-base fevereiro/2022 resulta em um valor mensal de R\$ 142.165,46.

Recargas de Materiais: Para as recargas de materiais, levou-se em conta recargas de líquido gerador de espuma – LGE, pó químico seco – PQS, nitrogênio e oxigênio. Como premissa, foi utilizado itens da RBAC 153 e IS 153, como pode ser observado no arquivo em Excel do FCM, aba “SESCINC”.

Equipamentos Diversos: Assim como nos custos de recargas de materiais, para a quantidade de equipamentos diversos que são utilizados no SESCINC, se considerou a RBAC 153 e também a IS 153. Além disso, também se considerou a troca de cada equipamento quinquenalmente.

Conforme exposto pela Concessionária, no RELATÓRIO TÉCNICO do PLEITO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO – FINANCEIRO:

9. Pelo fato da operação do Aeroporto da Pampulha, sob administração da CCR, ter iniciado em 01/05/2022, a Concessionária possui um histórico relativo aos custos com combustível dos dois veículos. Desta forma, utilizou-se o custo histórico do período de maio/2022 até fevereiro/2023 como referência. Para os meses subsequentes, calculou-se a média do custo mensal de combustível do período mencionado anteriormente (maio/2022 a fevereiro/2023) e esse custo foi projetado ao longo de todo o período da Concessão, resultando em um valor mensal de R\$ 1.819,92 (data-base fevereiro/2022), o que ao longo do período da concessão resulta em um montante de R\$ 651.530,57 (data-base fevereiro/2022). Insta salientar que os caminhões só podem ser abastecidos no posto de combustível localizado dentro do Aeroporto, dado que os caminhões não podem se locomover fora do ambiente do Aeroporto.

10. Da mesma forma, a Concessionária também já possui um histórico relativo aos custos de manutenção geral dos veículos. Sendo assim, também se utilizou como parâmetro o custo histórico de período de maio/2022 até fevereiro/2023. Para os meses subsequentes, calculou-se a média do custo mensal de manutenção do período mencionado anteriormente (maio/2022 a fevereiro/2023) e o projetou ao longo de todo o período da Concessão, resultando em um valor mensal de R\$ 6.604,26 (data-base fevereiro/2022) por veículo.

11. Além desses valores, adicionou-se custos relativos à troca de pneus e testes hidrostáticos, que são realizados quinquenalmente, sendo que a primeira troca e teste foram realizados em 2023. Diante disso, utilizou-se como referência para o valor de troca de pneus o valor pago pelo Grupo CCR em 2023, e como base para os testes hidrostáticos a média das duas propostas comerciais recebidas (Anexo 03).

12. Assim, os custos relativos à manutenção geral dos veículos resultam em um montante de R\$ 5.686.656,36 (data-base fevereiro/2022).

13. Além dos custos mencionados acima, ao longo do período da concessão os dois veículos que operam hoje no Aeroporto da Pampulha deverão ser substituídos. Para isso, se utilizou como premissa que a vida útil de cada veículo é de 20 anos. Desta forma, o veículo CCR-0526 deverá ser substituído em 2035 e o veículo CCR-0544 deverá ser substituído em 2038. Duas propostas foram utilizadas para o cálculo do valor de aquisição de um caminhão de características semelhantes aos atuais, sendo que a média resultou em um montante de R\$ 4.666.683,58 (data-base fevereiro/2022).

14. Além dos custos e investimentos em frotas, é necessário considerar também os custos e investimentos para a continuidade da operação do SESCINC.

15. Tais custos e investimentos foram segregados em 3 modalidades, sendo elas (i) contrato de operação do SESCINC, (ii) recargas de materiais e (iii) equipamentos diversos.

16. Para o contrato de operação do SESCINC, levou-se em conta que, atualmente, o aeroporto opera com Classe II, CAT V, com uma equipe de 16 colaboradores, em consonância com as diretrizes da RBAC 153. O contrato atual, com vigência de 10 anos, para operação do SESCINC é realizado junto à Med Mais Soluções em Serviços LTDA, empresa com vasta experiência no mercado, que atua em parceria junto à outros aeroportos expressivos no Brasil, tais como Rio Galeão, Viracopos, Santos Dumont, BH Airport, Inframérica, Infraero, Aena e Floripa Airport.

17. Com isso, para a operação atual do Aeroporto de Pampulha, o valor mensal de contrato é de R\$ 146.000,00 (data-base abril/23), que quando corrigido à data-base fevereiro/2022 resulta em um valor mensal de R\$ 142.165,46, vide quadro-resumo colacionado abaixo.

(...)

18. Os custos deste contrato resultam em um montante de R\$ 50.895.232,92 (data-base fevereiro/2022) ao longo da Concessão.

19. Para as recargas de materiais, levou-se em conta recargas de líquido gerador de espuma – LGE, pó químico seco – PQS, nitrogênio e oxigênio. Como premissa, foi utilizado itens da RBAC 153 e IS 153, como pode ser observado no arquivo em Excel do FCM (Anexo 03), aba “SESCINC”. Além de recargas anuais, considerou-se também testes que são realizados trimestralmente com cerca de 30% da capacidade de LGE e PQS em cada caminhão.

20. Os custos destas recargas resultam em um montante de R\$ 4.249.829,02 (data-base fevereiro/2022) ao longo da Concessão.

21. Assim como nos custos de recargas de materiais, para a quantidade de equipamentos diversos que são utilizados no SESCINC, se considerou a RBAC 153 e também a IS 153. Além disso, também se considerou a troca de cada equipamento quinquenalmente, conforme pode ser observado abaixo.

(...)

22. Os investimentos nestes equipamentos resultam em um montante de R\$ 519.838,48 (data-base fevereiro/2022) ao longo da Concessão.

O valor inicialmente protocolado para o desequilíbrio era de R\$ 17.048.413,09, com data-base em fevereiro de 2022. Após revisões, esse montante foi ajustado para R\$ 14.520.959,48, também na data-base de fevereiro de 2022, conforme consta na Carta PLU-ADC-0096/2024 e seus anexos, de 23 de agosto de 2024:

"Considerando as atualizações apresentadas nos itens acima, o montante em VPL de desequilíbrio originalmente protocolado de R\$ 17.048.413,09 foi revisado para R\$ 14.520.959,48, ambos na data-base de fevereiro/2022. Diante disso, a fim de corroborar para análise desta r. SEINFRA, como proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, esta Concessionária encaminha, em conjunto com a planilha de desequilíbrio, um cenário para recomposição do equilíbrio através do aumento tarifário, resultando, a princípio, em um aumento de 27,60% em todas as tarifas a partir de fevereiro/2025, coincidindo com a próxima data de reajuste tarifário." (g.n.)

Por meio das Cartas PLU-ADC-0005/2025 e PLU-ADC-0009/2025 a Concessionária complementa informações e revisa o material apresentado, conforme solicitado no Ofício SEINFRA/DTA Nº. 58/2024. A seguir, os principais pontos:

- a) Contrato MedMais: A Concessionária forneceu o contrato firmado com a empresa MedMais, explicando que os reajustes deste contrato são baseados em acordos trabalhistas, com uma diferença mínima em relação ao IPCA. Em relação ao compartilhamento de outros contratos de outras empresas do Grupo CCR, a Concessionária solicitou que o compartilhamento não seja feito por motivos de confidencialidade.
- b) Identificação das placas dos veículos CCI: A Concessionária esclarece que ao assumir a Concessão, foi adotado a nomenclatura de CPM (Caminhão Pampulha) para os dois veículos. Posteriormente, esta Concessionária alterou a nomenclatura CPM para CCR e permaneceu com os mesmos números adotados anteriormente. A Concessionária salienta que, em ambos os casos, CPM ou CCR, não se trata da placa do veículo, visto que tais caminhões não possuem placa. O sistema da Ticket Log, empresa que gerencia o pagamento de combustível da frota da CCR, automaticamente buscou a placa do veículo em uma base nacional do DETRAN, gerou a informação incorreta de que se tratava de um veículo Golf 1999 e de um veículo Siena 1999. Tal inconsistência foi corrigida nas planilhas.
- c) Valor Projetado: Em relação aos valores projetados, por se tratar de uma operação com uso a depender da emergência, se torna complexa a projeção de uma frequência de abastecimento. Desta forma, adotou-se como premissa, a utilização da média de todos os meses operados.
- d) Recargas (OPEX): A concessionária forneceu explicações sobre as projeções de consumo e estoques de agentes extintores. Detalhou os requisitos para a manutenção de estoques de LGE (Líquido Gerador de Espuma) e PQ (Pó Químico), além dos testes anuais obrigatórios, de acordo com as normas da ANAC.
- e) Equipamentos (CAPEX): Foram apresentados esclarecimentos sobre a aquisição de equipamentos necessários para a operação de salvamento, bem como a substituição desses itens conforme o desgaste. A concessionária forneceu uma lista de bens deixados pela Infraero.
- f) Período Considerado para Reequilíbrio: A concessionária apresenta dois cenários para o reequilíbrio econômico-financeiro:

I - Reequilíbrio segregado em 6 períodos quinquenais: Cada período de 5 anos começando em 2022 e terminando em 2052. Este cenário levaria a aumentos tarifários acumulados de até 58,18% até 2052.

Cenários RPC	Período Desequilíbrio	Inicio à fev/2027	fev/2027 à fev/2032	fev/2032 à fev/2037	fev/2037 à fev/2042	fev/2042 à fev/2047	fev/2047 à fev/2052
	Início Cobrança Novas Tarifas	jun/2025	fev/2028	fev/2033	fev/2038	fev/2043	fev/2048
VPL Desequilíbrio	R\$ (4.948.898,89)	R\$ (3.521.879,40)	R\$ (2.506.061,97)	R\$ (1.710.421,59)	R\$ (1.093.530,05)	R\$ (740.167,58)	
Reeq. Tarifa	3,78%	7,08%	7,24%	7,55%	8,35%	13,90%	
Reeq. Tarifa Acumulada	3,78%	11,14%	19,18%	28,17%	38,88%	58,18%	
Reeq. Desconto Outorga	50%	50%	50%	50%	50%	50%	

II - Reequilíbrio único: Um único reequilíbrio ao longo de toda a concessão, com um aumento tarifário acumulado de 19,84%.

Cenário 2026	Período Desequilíbrio	2022 à 2052
	Início Cobrança Novas Tarifas	jun/2025
	VPL Desequilíbrio	R\$ (14.520.959,48)
	Reeq. Tarifa	19,84%
	Reeq. Tarifa Acumulada	19,84%
	Reeq. Desconto Outorga	50%

g) Conclusão e Pedido: A concessionária sugere a adoção do reequilíbrio único, pois considera que o cenário com reequilíbrios quinquenais resultaria em um impacto tarifário muito maior ao longo do tempo. Propõe, portanto, a combinação de aumento tarifário e redução de 50% na Outorga Variável como forma de equilibrar as finanças da concessão.

Em 4 de julho de 2025, a Concessionária apresentou a Carta PLU-ADC-0080/2023 (117508714) com a planilha do FCM (117508679), atualizando a planilha com a **proposta de reequilíbrio parcial correspondente a 60% do valor total do desequilíbrio**. A proposta contempla a aplicação combinada de desconto na outorga variável e aumentos tarifários escalonados, com **VPL Total Desequilíbrio de R\$ 14.540.488,94 (quatorze milhões, quinhentos e quarenta mil quatrocentos e oitenta e oito reais e noventa e quatro centavos)**:

- a) Em atendimento ao ofício, a Concessionária informa sobre o Cenário 2, com reequilíbrio de 60% do VPL total de desequilíbrio e reajuste de tarifa em setembro de 2025.
- b) Apresenta uma tabela com os dados: Data-base fevereiro/2022, Período Desequilíbrio fev/2022-fev/2052, VPL Total Desequilíbrio R\$ (14.540.488,94), VPL a ser reequilibrado 1ª parcela (60%) R\$ (8.724.293,36), Tarifa base Atual R\$ 48,68, Tarifa Prevista Set/2025 R\$ 51,18.
- c) Para reequilibrar 60% do VPL, haverá um reajuste de 5,13% em 2025, outro reajuste pendente em fevereiro/2026, e um desconto na Outorga de 50% a partir do pagamento de 2026.

1. PROJEÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS

1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)		Início	Fim
DISCRIMINAÇÃO		TOTAL	
1. INGRESSOS			-
1.1. RECEITAS			-
1.1.1. Receitas Reguladas			-
1.1.2. Outras Receitas Aeronáuticas			-
1.1.3. Receitas Não Reguladas			-
1.1.4. Receitas Financeiras			-
2. DESEMBOLSOS		(39.615)	
2.1. OPERACIONAIS		(58.198)	
2.1.1. Pessoal / Administradores			-
2.1.2. Conservação			-
2.1.3. Consumo			-
2.1.4. Transportes			-
2.1.5. Diversas			(58.198)
2.1.6. Tributos s/ Faturamento			
2.1.7. Seguros			-
2.1.8. Garantias			-
2.2. INVESTIMENTOS / IMOBILIZADO		(1.777)	
2.2.1. Equipamentos, Veículos e Sist. Controle			(1.777)
2.2.4. Desapropriações			-
2.2.5. Conservação Especial			-
2.2.6. Contratos Sub-rogados			-
2.2.7. Indenizações			-
2.3. DIREITO DE CONCESSÃO			-
2.3.1. Valor Variável da Concessão			-
2.3.2. Valor Fixo da Concessão			-
2.4. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO		20.361	
2.4.1. Contribuição Social			5.390
2.4.2. Imposto de Renda			14.971
3. SALDO DO CAIXA		(39.615)	
VPL (Data-base fev/2022) = 8,10000%		(14.540)	
		(14.540.488,94)	

8.4.3.

Taxa de Desconto e Premissas Contábeis

Conforme apresentado na cláusula 1.5.1. do Anexo 09 – Fluxo de Caixa Marginal/SEINFRA/DTA/2022 do Contrato, tem-se que:

“Na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos na subcláusula 17.2 do CONTRATO anteriormente à realização da primeira REVISÃO ORDINÁRIA e que ensejem REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal será igual a 8,1% (oito vírgula um por cento), estabelecida em termos reais.”

Desta forma, a taxa de desconto a ser utilizada em eventos de desequilíbrio contratuais vigentes é de **8,1%**.

8.4.4.

Cálculo do Desequilíbrio Econômico-Financeiro via FCM

Considerando o cenário vivenciado pela Concessionária, ocasionado pelo Evento de Desequilíbrio descrito, foram considerados os custos e investimentos, sendo que os investimentos foram depreciados de acordo com a Instrução Normativa RFB 1700/2017. A partir desses valores, apurou-se o montante de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, desde fevereiro de 2022 até o final da Concessão, em VPL (Valor Presente Líquido) na data-base de fevereiro de 2022 (WACC + IPCA), considerando todos os regramentos contratuais aplicáveis.

É importante destacar que o Contrato prevê, na subcláusula 23.1, as formas pelas quais a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pode ser implementada, a critério do Poder Concedente e ouvida a Concessionária. Dentre as medidas, incluem-se:

- a) Pagamento direto de PARTE a PARTE;
- b) Alteração do valor dos TETOS TARIFÁRIOS;
- c) Alteração do prazo da CONCESSÃO;
- d) Alteração das obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA;
- e) Outra forma definida de comum acordo entre as PARTES.

Ressalta-se que é prerrogativa do Poder Concedente a decisão e implementação da forma pela qual o contrato será reequilibrado. Esta Nota Técnica se limita a identificar, detalhar, comprovar e calcular o montante do desequilíbrio econômico-financeiro gerado em favor da Concessionária.

Nesse sentido, esta área técnica avalia que a Concessionária enviou cenários considerando a ALTERAÇÃO DO VALOR DOS TETOS TARIFÁRIOS combinada com o DESCONTO NA OUTORGA VARIÁVEL. As hipóteses de pagamento direto de Parte a Parte e alteração do prazo da Concessão estão inicialmente descartadas, em função de o evento ter ocorrido no início da concessão, permitindo que o impacto seja diluído ao longo de 30 anos, sem necessidade de aumentar o prazo.

A Carta PLU-ADC-0063/2025, de 19 de maio de 2025, encaminhada pela Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. à SEINFRA/MG, apresentou três cenários alternativos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022. A iniciativa ocorreu após sugestão da SEINFRA para avaliação da possibilidade de execução do reequilíbrio em duas etapas, visando à mitigação dos impactos financeiros. O montante total considerado em VPL é de R\$ 14.520.959,48 (data-base fev/2022).

Na carta, a Concessionária propõe a aprovação de um reequilíbrio parcial correspondente a uma porcentagem do valor originalmente pleiteado. A proposta é detalhada com base em novos cálculos e prevê a compensação do desequilíbrio por meio de:

- **Desconto na Outorga Variável:** aplicável a partir de 2026, sobre a Receita Operacional Bruta do ano fiscal de 2025.
- **Aumentos Tarifários Escalonados:** propostos com base nas próximas revisões tarifárias.

8.5. NT N° 30/2025 – Análise Complementar do Reequilíbrio da Operação e Manutenção do SESCINC / DICOP

A Nota Técnica nº 30/2025 (127269872) foi desenvolvida em atendimento à Agência Reguladora de Transporte de Minas Gerais (ARTEMIG) para apoio técnico, nos termos do Acordo de Cooperação Técnica CODEMGE/SEINFRA nº 003/2023, encaminhada por meio da Solicitação de Colaboração Operacional Técnica - SCOT nº 119196434, datado de 29 de julho de 2025 (119196434), Processo SEI nº 2471.01.0000222/2025-09.

A referida Nota Técnica se destina exclusivamente a oferecer suporte ao processo de reequilíbrio do Contrato de Concessão nº 001/2022, celebrado entre o Estado de Minas Gerais e a CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DA PAMPULHA S.A. (Concessionária), motivado pela exigência superveniente da operação e manutenção do SESCINC (Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio).

A seguir, apresentamos os principais apontamentos e conclusões da análise realizada pela CODEMGE.

8.5.1. Escopo e objetivo

A Nota Técnica nº 30/2025 tem como objetivo concluir a análise do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., no âmbito do Contrato de Concessão nº 001/2022. Após a manifestação da concessionária e alinhamento com a equipe técnica da ARTEMIG, serão apresentados cálculos complementares.

O pleito decorre da obrigação superveniente de manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), imposta pela Portaria nº 7.736, de 5 de abril de 2022, da ANAC. Segundo a concessionária, essa exigência gerou desequilíbrio na equação econômico-financeira do contrato.

Esta nota técnica também visa atualizar os cálculos do reequilíbrio e propor um cenário que assegure o interesse público ao longo de todo o contrato, em conformidade com a demanda prevista no SCOT nº 119196434, que inclui a análise de diferentes cenários de implementação, potenciais riscos e oportunidades.

8.5.2. Informações utilizadas para pesquisa

Para realização deste trabalho foram utilizadas as informações da Solicitação de Colaboração Operacional Técnica - SCOT nº 119196434, datada de 29 de julho de 2025 - Processo 2471.01.0000222/2025-09; Nota Técnica nº 32/ARTEMIG/GTA/2025 (119452534); Portaria ANAC nº 7.736/SIA; Portaria ANAC nº 14.955/SAI; Fluxo de Caixa Marginal (2025.08.01_FCM_SESCINC_PLU_Cenarios_Reeq; SEI 119559684); manifestação da concessionária (PLU-ADC-0108_2025, SEI 122967262); memória de cálculo apresentada pela concessionária em sua manifestação (2025.08.01_FCM_SESCINC_PLU_Cenarios_Reeq_Analise_Proposta Motiva, SEI 122967264); bem como o Contrato de Concessão nº 001/2022 (41784233), entre o ESTADO DE MINAS GERAIS e a CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DA PAMPULHA S.A.

8.5.3. Histórico e contexto

Esta Nota Técnica Complementar insere-se no apoio técnico prestado pela Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMGE) à Agência Reguladora de Transporte de Minas Gerais (ARTEMIG), no âmbito do processo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022, firmado entre o Estado de Minas Gerais e a Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A. O pleito fundamenta-se na exigência superveniente de operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), determinada pela Portaria ANAC nº 7.736, de 5 de abril de 2022.

Essa exigência alterou o escopo contratual, uma vez que o contrato previa a desativação do SESCINC durante toda a vigência, salvo se o movimento anual de passageiros ultrapassasse 200 mil.

Por se tratar de um ato administrativo não previsto na modelagem econômico-financeira original, o risco é alocado ao Poder Concedente, conforme as cláusulas 17.2, alíneas 'b' e 'c', e 18.6 do contrato.

Após revisões e ajustes realizados pela Concessionária, o impacto econômico-financeiro foi estimado em Valor Presente Líquido (VPL) de R\$ 14.540.488,94, com data-base em fevereiro de 2022.

Na Nota Técnica nº 28/2025, a CODEMGE analisou o pleito e validou a metodologia e fórmulas do Fluxo de Caixa Marginal (FCM) utilizadas pela Concessionária. Contudo, devido à magnitude dos custos e à incerteza das atividades do SESCINC ao longo de 30 anos, recomendou-se uma metodologia de reequilíbrio em ciclos quinquenais, com acompanhamento contínuo pela ARTEMIG.

Considerando os cinco primeiros anos da concessão e aplicando uma taxa de desconto real de 8,1%, a CODEMGE apurou um VPL negativo de R\$ 4.949.000,00. A proposta inicial para compensar esse desequilíbrio incluía, a partir do quarto ano, um aumento tarifário de 4,04% (de R\$ 48,68 para R\$ 50,65) e um desconto de 50% na outorga variável.

Em resposta à Nota Técnica nº 28/2025, ratificada pela área técnica da ARTEMIG, a Concessionária manifestou-se por meio do documento PLU-ADC-0108/2025 (SEI 122967262), datado de 15 de setembro de 2025. Embora não tenha se oposto formalmente à metodologia quinquenal, reiterou seu posicionamento anterior, argumentando que essa abordagem poderia gerar impactos tarifários acumulados mais significativos para os usuários no médio e longo prazo.

Diante disso, a Concessionária propôs uma alternativa que considera o desequilíbrio ao longo de todo o contrato, com quatro reajustes tarifários anuais de 5,50% em dezembro de 2025, 2026, 2027 e 2028, além de um desconto de 50% na outorga variável a partir de 2026 até o fim da concessão.

A ARTEMIG, por sua vez, solicitou à CODEMGE a análise da nova proposta, a reformulação dos cálculos de reequilíbrio para os anos de 2026 a 2029 e a elaboração desta Nota Técnica Complementar.

8.5.4. Análise da manifestação da CONCESSIONÁRIA

A CODEMGE analisou comparativamente a metodologia de reequilíbrio quinquenal, proposta na Nota Técnica nº 28/2025, e a metodologia que considera todo o horizonte contratual, defendida pela Concessionária.

Do ponto de vista econômico-financeiro, ambas podem resultar em valores equivalentes de Valor Presente Líquido (VPL). Contudo, a decisão regulatória deve priorizar o impacto para o usuário. A proposta da Concessionária, que distribui o reequilíbrio em quatro anos e aplica desconto de 50% na outorga até o fim da concessão, tende a gerar tarifas acumuladas menores ao longo do contrato.

Embora a tarifa inicial seja mais alta nesse cenário, o efeito do valor temporal do dinheiro faz com que, no longo prazo, o custo total para o usuário seja inferior ao da metodologia quinquenal, que começa com tarifa menor, mas acumula aumentos mais expressivos.

Assim, a CODEMGE considera adequada a adoção do reequilíbrio pelo horizonte total da concessão, por promover modicidade tarifária acumulada.

Contudo, para alinhamento regulatório e conforme solicitação da ARTEMIG, os reajustes ocorrerão no aniversário do contrato (22 de fevereiro), e não em dezembro, como sugerido pela Concessionária. Dessa forma, os quatro incrementos serão aplicados em 22 de fevereiro de 2026, 2027, 2028 e 2029, com percentual ajustado para 5,60% em cada período.

Por fim, ressalta-se que, apesar do cálculo considerar todo o horizonte contratual, serão mantidas revisões quinquenais para análise dos valores realizados (Receita, OPEX e CAPEX) e atualização das projeções, garantindo controle e aderência às estimativas originais.

8.5.5. Resultado do reequilíbrio econômico-financeiro

Na memória de cálculo utilizada pela CODEMGE, imputou-se, portanto, no Fluxo de Caixa Marginal, aba FCM - Desequilíbrio Total", o OPEX do ano 1 a 30, no total de R\$ 58.198 mil (fev/22), na rubrica "2.1.5. Diversas", conforme abaixo:

1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)	DISCRIMINAÇÃO	Início	22/02/2022	22/02/2023	22/02/2024	22/02/2051	
		Fim	21/02/2023	21/02/2024	21/02/2025	21/02/2052	
1. INGRESSOS							
1.1. RECEITAS							
1.1.1. Recetas Reguladas			*	*	*	*	
1.1.2. Outras Receitas Aeronáuticas			-	-	-	-	
1.1.3. Receitas Não Reguladas			-	-	-	-	
1.1.4. Receitas Financeiras			-	-	-	-	
2. DESEMBOLSOS			(1.049)	(1.358)	(1.234)	(1.335)	
2.1. OPERACIONAIS			(1.590)	(2.050)	(1.870)	(1.922)	
2.1.1. Pessoal / Administradores			-	-	-	-	
2.1.2. Conservação			-	-	-	-	
2.1.3. Consumo			-	-	-	-	
2.1.4. Transportes			-	-	-	-	
2.1.5. Diversas			(1.500)	(2.050)	(1.870)	(1.922)	
2.1.6. Tributos e Faturamento			-	-	-	-	
2.1.7. Seguros			-	-	-	-	
2.1.8. Garantias			-	-	-	-	

Da mesma forma, o CAPEX foi imputado conforme programação da concessionária até o final da concessão, referente a "Equipamentos de apoio às operações de resgate RBAC 153 / CAT V" e "Equipamentos, Veículos e Sist. Controle", conforme imagem abaixo:

1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)	DISCRIMINAÇÃO	Início	22/02/2023	22/02/2031	22/02/2035	22/02/2036	22/02/2038	22/02/2041	22/02/2045	22/02/2051	
		Fim	21/02/2027	21/02/2032	21/02/2036	21/02/2037	21/02/2039	21/02/2042	21/02/2047	21/02/2052	
2.2. INVESTIMENTOS / IMOBILIZADO											
2.2.1. Equipamentos, Veículos e Sist. Controle											
2.2.2. Desapropriações		(101)	(101)	(565)	(101)	(565)	(101)	(101)	(101)	(1.777)	
2.2.3. Conservação Especial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.2.6. Contratos Sub-rogados		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.2.7. Interações		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3. DIREITO DE CONCESSÃO		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3.1. Valor Variável da Concessão		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3.2. Valor Fixo da Concessão		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.4. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO		660	660	710	709	757	705	660	688	20.360	
2.4.1. Contribuição Social		175	175	188	188	200	187	175	182	5.380	
2.4.2. Imposto da Manutenção		485	485	522	521	506	519	486	508	14.971	
3. SALDO DO CAIXA		(1.363)	(1.363)	(1.799)	(1.315)	(1.757)	(1.318)	(1.363)	(1.335)	(38.815)	

A depreciação do item "Equipamentos de apoio às operações de resgate RBAC 153 / CAT V" (Itens Capex SESCINC

Ano 5...30 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)) foi feita em 5 anos e do item “Equipamentos, Veículos e Sist. Controle” (CCI 1 (Item 8705 - Ferramentas RFB 1700-2017)) em 4 anos, impactando a base tributável e, por conseguinte, nos cálculos do imposto de renda e CSLL, de acordo com as imagens abaixo:

DEPRECIAÇÃO	Anos de depreciação	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14
CCI 1 (Item 8705 - Ferramentas RFB 1700-2017)		4	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)
CCI 2 (Item 8705 - Ferramentas RFB 1700-2017)		4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rens Capex SESCINC Ano 5 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	(20)	(20)	(20)	(20)	(20)	-	-	-	-
Rens Capex SESCINC Ano 10 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	(20)
Rens Capex SESCINC Ano 15 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rens Capex SESCINC Ano 20 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rens Capex SESCINC Ano 25 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rens Capex SESCINC Ano 30 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DEPRECIAÇÃO	Anos de depreciação	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	TOTAL
CCI 1 (Item 8705 - Ferramentas RFB 1700-2017)		4	(140)	(140)	(140)	(140)	-	-	(585)
CCI 2 (Item 8705 - Ferramentas RFB 1700-2017)		4	-	-	-	(140)	(140)	(140)	(585)
Rens Capex SESCINC Ano 5 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	(101)
Rens Capex SESCINC Ano 10 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	(20)	-	-	-	-	-	(101)
Rens Capex SESCINC Ano 15 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	(20)	(20)	(20)	(20)	-	(101)
Rens Capex SESCINC Ano 20 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	(20)	(101)
Rens Capex SESCINC Ano 25 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	(101)
Rens Capex SESCINC Ano 30 (Capítulo 82 - Ferramentas RFB 1700-2017)		5	-	-	-	-	-	-	(101)

1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)	Inicio	22/02/2022	22/02/2023	22/02/2024	22/02/2025	
	Fim	21/02/2023	21/02/2024	21/02/2025	21/02/2026	
DISCRIMINAÇÃO						
2.4. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO						
2.4.1. Contribuição Social		541	700	636	688	20.360
2.4.2. Imposto de Renda		143	185	168	182	5.390
3. SALDO DO CAIXA		397	514	487	506	14.971
		(1.049)	(1.358)	(1.234)	(1.335)	(39.615)

A depreciação/amortização dos valores investidos foi deflacionada com dados do IPCA-IBGE, com o realizado até julho de 2025 e a projeção conforme Boletim Focus e Sistema de Expectativa do Banco Central de 15/08/2025.

Descontando o fluxo de caixa marginal2, com valores a preços de fevereiro de 2022, pela taxa de 8,10%, encontra-se o Valor Presente Líquido (VPL) de desequilíbrio, um valor negativo de -R\$ 14.541 mil. Este montante mede o desequilíbrio em desfavor da Concessionária pela operação do SESCINC projetada para toda o período da concessão.

1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)	Inicio	22/02/2022	22/02/2023	22/02/2024	22/02/2025	
	Fim	21/02/2023	21/02/2024	21/02/2025	21/02/2026	
DISCRIMINAÇÃO						
2. DESEMBOLSOS						
2.1. OPERACIONAIS						
2.1.5. Diversas		(1.049)	(1.358)	(1.234)	(1.335)	(39.615)
2.2. INVESTIMENTOS / IMOBILIZADO						
2.2.1. Equipamentos, Veículos e Sist. Controle		(1.590)	(2.050)	(1.870)	(1.922)	(58.198)
2.4. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO						
2.4.1. Contribuição Social		541	700	636	688	20.360
2.4.2. Imposto de Renda		143	185	168	182	5.390
3. SALDO DO CAIXA		397	514	487	506	14.971
VPL (Data-base fev/2022) = 8,1000%			(14.541)			

Para reequilibrar o fluxo de caixa, a CODEMGE calculou dois movimentos: primeiro, o aumento de receita em 4 vezes necessário para zerar o VPL; segundo, 50% de desconto na outorga. Esta proposta não altera a proposição apresentada pela Concessionária à ARTEMIG. Mas difere com relação às datas de aplicação dos incrementos tarifários. Este exercício reequilibra 100% do VPL.

Para o cálculo da receita incremental, partiu-se de uma receita estimada até 31/12/20253, baseada em uma projeção da Concessionária, deflacionada posteriormente para fev/2022 e projetada até o final da concessão com um CAGR de 1,37% ao ano.

Na aba “FCM REF Tar 4xFev+50%desc Out”, o objetivo era gerar um VPL positivo, de valor exatamente oposto ao montante de desequilíbrio, ou seja, um VPL de R\$ 14.541 mil. Para tanto, procedeu-se aos dois movimentos mencionados acima, tudo com links e fórmulas para que fossem simultâneos.

Assim, foi aplicado um percentual de aumento da receita de 5,60% cumulativamente de fev/2026 (ano 5) a fev/2029 (ano 8), no mesmo instante em que ocorreu um desconto de 50% no valor da outorga, de forma simultânea ao aumento da tarifa, já que este incremento gera, por consequência, também um aumento do valor da outorga. A tarifa base atual de R\$ 48,68, a preços de fev/22, passou então para R\$ 51,40 em fev/2026, R\$ 54,28 em fev/2027, R\$ 57,32 em fev/2028 e R\$ 60,50 em fev/2029 (imagens a seguir).

FATOR 1		(R\$ em milhares)											
Operação do SESCINC	Reajuste Tarifas	IR CSLL											
		Seguro Obras?						Seguro Geralista?					
1. PROJEÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS													
1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)		Inicio 21/02/2026	22/02/2027	22/02/2028	22/02/2029	22/02/2030	22/02/2031	22/02/2032	22/02/2033	22/02/2034	22/02/2035	22/02/2036	
DISCRIMINAÇÃO													
1. INGRESSOS		Ano 6	Ano 8	Ano 10	Ano 12	Ano 9	Ano 11	Ano 10	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	
1.1. RECEITAS		628	1.368	2.047	2.845	2.084	2.934	2.094	2.904	3.045	2.087	3.129	
1.1.1. Receitas Reguladas		628	1.368	2.047	2.845	2.084	2.934	2.094	2.904	3.045	2.087	3.129	
1.1.2. Outras Receitas Aeronáuticas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.3. Receitas Não Reguladas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.4. Receitas Financeiras		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

FATOR 1		(R\$ em milhares)											
Operação do SESCINC	Reajuste Tarifas	IR CSLL											
		Seguro Obras?						Seguro Geralista?					
1. PROJEÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS													
1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)		Inicio 21/02/2028	22/02/2029	22/02/2030	22/02/2031	22/02/2032	22/02/2033	22/02/2034	22/02/2035	22/02/2036	22/02/2037	22/02/2038	
DISCRIMINAÇÃO													
1. INGRESSOS		Ano 6	Ano 8	Ano 10	Ano 12	Ano 9	Ano 11	Ano 10	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	
1.1. RECEITAS		3.172	3.216	3.260	3.304	3.386	3.398	3.442	3.489	3.527	3.588	3.634	
1.1.1. Receitas Reguladas		3.172	3.216	3.260	3.304	3.386	3.398	3.442	3.489	3.527	3.588	3.634	
1.1.2. Outras Receitas Aeronáuticas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.3. Receitas Não Reguladas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.4. Receitas Financeiras		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

FATOR 1		(R\$ em milhares)											
Operação do SESCINC	Reajuste Tarifas	IR CSLL											
		Seguro Obras?						Seguro Geralista?					
1. PROJEÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS													
1.1. FLUXO DE CAIXA - SEM FINANCIAMENTO (Valores em R\$ Mil)		Inicio 21/02/2030	22/02/2031	22/02/2032	22/02/2033	22/02/2034	22/02/2035	22/02/2036	22/02/2037	22/02/2038	22/02/2039	22/02/2040	
DISCRIMINAÇÃO													
1. INGRESSOS		Ano 6	Ano 8	Ano 10	Ano 12	Ano 9	Ano 11	Ano 10	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	
1.1. RECEITAS		3.172	3.216	3.260	3.304	3.386	3.398	3.442	3.489	3.527	3.588	3.634	
1.1.1. Receitas Reguladas		3.172	3.216	3.260	3.304	3.386	3.398	3.442	3.489	3.527	3.588	3.634	
1.1.2. Outras Receitas Aeronáuticas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.3. Receitas Não Reguladas		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.1.4. Receitas Financeiras		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Cenário	Período Desequilibrium	1	2	3	4	Premissas
		22/02/2046	22/02/2049	22/02/2050	22/02/2051	
	Inicio Cobrança Novas Tarifas	fev/2026	fev/2027	fev/2028	fev/2029	100% do VPL em Desconto 50% Outorga
	VPL Desequilibrium	R\$			(14.540.554,87)	+ Aumento Tarifário fev/26 + Aumento
	Reeq. Tarifa	5,60%	5,60%	5,60%	5,60%	Tarifário fev/27 + Aumento Tarifário
	Reeq. Tarifa Acumulada	5,60%	11,50%	17,74%	24,33%	fev/28 + Aumento Tarifário fev/29
	Reeq. Desconto Outorga	50%	50%	50%	50%	

Data Base Reequilibrio	fev/22
Período Desequilíbrio	fev/22 - fev/52
VPL Total Desequilíbrio	R\$ (14.540.554,87)
Tarifa base Atual	48,68
Tarifa Prevista fev/26	51,40
	54,28
	57,32
	60,52

Estes dois movimentos (aumento de receita + desconto na outorga) geram um VPL positivo de R\$ 14.541 mil, que, somado ao desequilíbrio negativo de - R\$ 14.541 mil, anula o VPL total.

8.5.6. Conclusão da CODEMGE

Diante das análises realizadas, conclui-se que a alternativa de reequilíbrio econômico-financeiro com base no horizonte integral da concessão representa a solução mais adequada sob a ótica econômico-financeira e regulatória. Essa metodologia permite a recomposição integral do desequilíbrio decorrente da obrigação superveniente de operação e manutenção do SESCINC, assegurando, ao mesmo tempo, a modicidade tarifária ao longo do contrato e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Isso ocorre porque a postergação do impacto para o longo prazo, considerando o Valor Temporal do Dinheiro (VTD), resulta em um custo menor para o usuário ao longo da vida do contrato, mesmo que a tarifa inicial seja ligeiramente maior que na alternativa quinquenal.

O cenário proposto contempla a aplicação de quatro incrementos tarifários anuais de 5,60%, a serem implementados em 22/02/2026, 22/02/2027, 22/02/2028 e 22/02/2029, cumulados com o desconto de 50% na outorga variável, conforme premissas apresentadas. Esses ajustes são suficientes para anular o Valor Presente Líquido negativo de R\$ 14.541 mil (fev/22), garantindo o restabelecimento da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão nº 001/2022.

Ressalta-se, contudo, que a adoção do horizonte total para o cálculo do reequilíbrio não afasta a necessidade de revisões quinquenais periódicas, de modo a assegurar o monitoramento dos custos efetivamente incorridos e das receitas observadas, preservando a aderência das projeções às condições reais da concessão.

Dessa forma, a CODEMGE entende que a proposta apresentada nesta Nota Técnica atende aos princípios de equilíbrio contratual, eficiência regulatória e interesse público, podendo subsidiar a decisão da Agência Reguladora de Transporte de Minas Gerais (ARTEMIG) quanto à forma final de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do SESCINC.

8.6. Conclusão final

Considerando a análise técnica e econômica realizada, bem como os fundamentos contratuais e regulatórios apresentados, esta área técnica entende como adequada a adoção da solução proposta pela Concessionária e validada pela CODEMGE na Nota Técnica nº 30/2025, que recomenda a recomposição integral do desequilíbrio econômico-financeiro decorrente da obrigação superveniente de operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC). Tal obrigação não estava

prevista no escopo original do Contrato de Concessão nº 001/2022, configurando, portanto, um evento de desequilíbrio contratual cuja responsabilidade, conforme matriz de riscos, é atribuída ao Poder Concedente.

A proposta de recomposição por meio da **alteração dos tetos tarifários combinada com desconto na Outorga Variável**, contempla o reequilíbrio de 100% do Valor Presente Líquido (VPL) do impacto econômico, estimado em **R\$ 14.541.000,00 (quatorze milhões quinhentos e quarenta e um mil reais)** (data-base fevereiro/2022), por meio de quatro reajustes tarifários anuais de 5,60%, a serem aplicados em fevereiro de 2026, 2027, 2028 e 2029, combinados com desconto de 50% na Outorga Variável a partir de 2026. Os incrementos serão aplicados em 4 (quatro) vezes, nas seguintes datas: 22/02/2026, 22/02/2027, 22/02/2028 e 22/02/2029.

Essa metodologia é considerada a mais adequada sob as óticas econômico-financeira e regulatória, pois permite a recomposição integral do desequilíbrio e promove a modicidade tarifária ao longo do contrato, diluindo os efeitos financeiros no tempo e assegurando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, decorrente da obrigação superveniente de operação e manutenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), imposta pela Portaria ANAC nº 7.736/2022

Ressalta-se que, embora o cálculo tenha como base o horizonte integral da concessão, deverão ser mantidas revisões quinquenais periódicas para monitoramento dos custos efetivamente incorridos e atualização das projeções, conforme previsto contratualmente.

Dessa forma, esta área técnica recomenda a instauração do procedimento de revisão extraordinária do Contrato de Concessão nº 001/2022, com a celebração de termo aditivo para formalizar a inclusão da obrigação de operação e manutenção do SESCINC e implementar a recomposição nos moldes propostos, observando os prazos legais para comunicação aos usuários e realização de consulta pública conforme a Lei nº 25.235/2025.

8.6.1. Encaminhamento à GRE e GRC

Considerando as competências regimentais das Gerências de Regulação Econômica (GRE) e de Regulação Contratual (GRC), conforme disposto nos arts. 18 e 19 do Regimento Interno da ARTEMIG, encaminha-se a presente Nota Técnica para análise e manifestação:

I - À Gerência de Regulação Econômica (GRE): Solicita-se a análise dos impactos econômico-financeiros decorrentes do evento que gerou desequilíbrio contratual, bem como a orientação quanto às formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 19, inciso III, do Regimento.

Art. 19 – À Gerência de Regulação Econômica – GRE – compete:

III – analisar e calcular os impactos econômico-financeiros decorrentes de eventos que promovam desequilíbrio contratual, orientando quanto às formas de recomposição do equilíbrio;

II - À Gerência de Regulação Contratual (GRC): Solicita-se a elaboração de manifestação técnica que subsidie a decisão da Diretoria Colegiada, considerando a proposta de recomposição integral do VPL do desequilíbrio em quatro etapas, conforme metodologia apresentada na NT nº 30/2025 da CODEMGE. Essa manifestação deverá contemplar a análise da adequação da solução proposta, sua conformidade com o Contrato de Concessão nº 001/2022 e a legislação aplicável, nos termos do art. 18, incisos I e II, do Regimento.

Art. 18 - À Gerência de Regulação Contratual – GRC – compete: (...)

I – subsidiar tecnicamente as demais unidades da Artemig, mediante solicitação, com relatórios, análises e elementos técnicos que apoiem a fiscalização, a regulação tarifária e a gestão de contratos;

II – analisar, no âmbito de sua atuação, propostas de revisão contratual, aditivos contratuais, reequilíbrio econômico-financeiro, reajustes e alteração societária, elaborando manifestações técnicas que subsidiem as decisões da Diretoria Colegiada da Artemig;

III – colaborar na elaboração de minutas de editais, contratos, anexos e termos aditivos para novas concessões ou ajustes contratuais, assegurando a consistência técnica e regulatória;

Após as análises, a DREG, que superintende as gerências acima, deverá coordenar e consolidar as informações, submetendo à apreciação da Diretoria Colegiada a proposta final de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e os ajustes contratuais necessários.

8.6.2. Autorização do Poder Concedente

Antes da Consulta Pública, o PODER CONCEDENTE deve confirmar a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: (art. 23 do Contrato):

CLÁUSULA 23. DAS FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIOS ECONÔMICO-FINANCEIRO

23.1. Caberá ao PODER CONCEDENTE, em todos os casos, indicar, ouvida a CONCESSIONÁRIA, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

- a) pagamento direto de PARTE a PARTE;*
- b) alteração do valor dos TETOS TARIFÁRIOS;*
- c) alteração do prazo da CONCESSÃO;*
- d) alteração das obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA;*
- e) outra forma definida de comum acordo entre as PARTES.*

Na presente análise, está sendo proposta a recomposição integral do VPL do desequilíbrio, por meio da alteração dos tetos tarifários em quatro reajustes anuais de 5,60%, combinados com desconto de 50% na Outorga Variável a partir de 2026, conforme metodologia apresentada na NT nº 30/2025 da CODEMGE.

8.6.3.

Consulta Pública

De acordo com o Contrato de Concessão e norma da ANAC, a Concessionária deverá informar a população e os usuários em geral sobre os novos valores tarifários e sua respectiva data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência à efetiva implementação. Ou seja, caso a análise do pleito não encerre antes do fim de julho/2025, os cálculos da nova tarifa devem ser refeitos, considerando este horizonte:

11.5.b) Informar à população e aos USUÁRIOS em geral, sempre que houver alteração das TARIFAS praticadas, o novo valor e a data de vigência, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência à efetiva implementação.

Por outro lado, a Lei nº 25.235, de 08/05/2025, prevê consulta pública para o caso de revisão tarifária decorrente de reequilíbrio econômico-financeiro dos serviços regulados, e isto deve ser considerado na data de início da cobrança da nova tarifa:

Art. 47 – A Artemig promoverá consultas públicas previamente à tomada de decisão sobre a edição e a alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços reguladas e sobre a revisão tarifária decorrente de reequilíbrio econômico-financeiro dos serviços regulados, bem como em outras hipóteses previstas no regimento interno da Artemig.

§ 1º – A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, mediante o envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da Artemig.

§ 2º – A consulta pública será divulgada no Diário Oficial Eletrônico Minas Gerais – Domg-e – e no site da Artemig.

§ 3º – O prazo entre a efetiva disponibilização dos documentos indispensáveis à consulta pública e a sua instalação não será inferior a quinze dias.

§ 4º – Serão disponibilizados para acesso público no site da Artemig, no prazo de trinta dias contados da reunião da Diretoria Colegiada que deliberarem definitivo sobre a matéria:

I – todos os documentos encaminhados pelos interessados, ao longo do processo de consulta pública;

II – a análise realizada pela Artemig acerca das contribuições recebidas. (g.n.)

9.

CONCLUSÃO

CONSIDERANDO o pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022, protocolado pela Concessionária do Aeroporto da Pampulha S.A., em virtude da obrigação superveniente de manutenção e operação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), imposta pela Portaria ANAC nº 7.736/2022;

CONSIDERANDO que a obrigação de operação e manutenção do SESCINC não estava prevista no escopo original do Contrato de Concessão, conforme as Cláusulas 4.3 e 3.2.1 do Anexo 1 (PEA), configurando a materialização de um risco alocado ao Poder Concedente, nos termos das subcláusulas 17.2, alíneas 'b' e 'c'), e 18.6 do Contrato;

CONSIDERANDO que a manutenção do SESCINC se deu por ato administrativo superveniente da ANAC (Portaria nº 7.736/2022), devido à classificação do Aeroporto como Classe II com alto volume de operações de pouso e decolagens, independentemente da movimentação de passageiros, o que impactou o equilíbrio econômico-financeiro da concessão;

CONSIDERANDO a análise técnica complementar realizada pela Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMGE) na Nota Técnica nº 30/2025, que validou a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal (FCM) apresentado pela Concessionária e apurou um Valor Presente Líquido (VPL) total de desequilíbrio de **R\$ 14.540.488,94 (quatorze milhões, quinhentos e quarenta mil quatrocentos e oitenta e oito reais e noventa e quatro centavos)** (data-base fevereiro/2022);

CONSIDERANDO a proposta de solução regulatória apresentada e validada na NT nº 30/2025, de adoção do reequilíbrio com base no horizonte integral da concessão, por ser a alternativa que, ao diluir os custos no longo prazo, promove a modicidade tarifária acumulada para o usuário;

CONSIDERANDO que o método de recomposição envolve a alteração dos tetos tarifários combinada com o desconto na Outorga Variável, o que está previsto no Contrato (Cláusula 23.1, alíneas 'b') e 'e'));

CONSIDERANDO, por fim, que a solução proposta consiste no reequilíbrio de **100% do VPL** do desequilíbrio por meio de **quatro reajustes tarifários anuais e cumulativos de 5,60%** (22/02/2026, 22/02/2027, 22/02/2028 e 22/02/2029), em conjunto com o **desconto de 50% na Outorga Variável** a partir do pagamento referente ao ano fiscal de 2025 (iniciado em 2026);

CONSIDERANDO que, embora o cálculo tenha como base o horizonte integral da concessão, deverão ser mantidas revisões quinquenais periódicas para monitoramento dos custos efetivamente incorridos e atualização das projeções, conforme previsto contratualmente.

Esta área técnica conclui pela aprovação da solução proposta e recomenda a instauração do procedimento de revisão extraordinária do Contrato de Concessão nº 001/2022, com a celebração de termo aditivo para formalizar a inclusão da obrigação de operação e manutenção do SESCINC e implementar a recomposição nos moldes indicados, observando os prazos legais para comunicação aos usuários e realização da consulta pública prevista na Lei nº 25.235/2025.

RECOMENDA-SE, dessa forma:

- a) reconhecer como "prejuízos econômicos advindos do SESCINC" os valores apurados até o limite da concessão, desde que não resultem em aporte de recursos pelo Estado de Minas Gerais. O desequilíbrio, como resultado preliminar, corresponde a **R\$ 14.540.488,94 (quatorze milhões, quinhentos e quarenta mil quatrocentos e oitenta e oito reais e noventa e quatro centavos)** em VPL, na data-base fevereiro de 2022. A recomposição será realizada de forma a anular o VPL do fluxo de caixa marginal, utilizando uma taxa de desconto de 8,1% em termos reais.

- b) Aprovar a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 001/2022, conforme a solução técnica apresentada pela CODEMGE na NT nº 30/2025, que recompõe 100% do VPL total de desequilíbrio por meio de quatro incrementos tarifários anuais de 5,60%, e desconto de 50% na Outorga Variável.
- c) Instaurar o procedimento de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, com a devida celebração de Termo Aditivo para formalizar a inclusão da obrigação de operação e manutenção do SESCINC no escopo do Contrato e a implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos moldes definidos.
- d) Encaminhar a presente Nota Técnica à Gerência de Regulação Econômica (GRE) e à Gerência de Regulação Contratual (GRC) para que, no âmbito de suas competências regimentais (Arts. 18 e 19 do Regimento Interno da ARTEMIG), analisem e manifestem-se sobre os impactos e a adequação da solução, subsidiando a decisão final da Diretoria Colegiada.
- e) Assegurar que a implementação dos reajustes tarifários observe as disposições legais e contratuais, especialmente a necessidade de autorização prévia do Poder Concedente (Cláusula 23.1) e a obrigatoriedade de realização de Consulta Pública (Lei nº 25.235/2025, Art. 47) e comunicação aos usuários com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência.
- f) Manter as revisões quinquenais periódicas, mesmo com o cálculo base no horizonte total, para monitoramento dos custos (OPEX e CAPEX) e receitas efetivamente realizadas, garantindo a aderência das projeções às condições reais da concessão.

Encaminha-se a presente Nota Técnica para análise e manifestação das gerências competentes:

I - À Gerência de Regulação Econômica (GRE): Solicita-se a análise nos termos do art. 19, inciso III, do Regimento Interno.

II - À Gerência de Regulação Contratual (GRC): Solicita-se a elaboração de manifestação técnica, considerando a proposta de recomposição integral do VPL do desequilíbrio em quatro etapas, conforme metodologia apresentada na NT nº 30/2025 da CODEMGE. Essa manifestação deverá contemplar a análise da adequação da solução proposta, sua conformidade com o Contrato de Concessão nº 001/2022 e a legislação aplicável, nos termos do art. 18, incisos I e II, do Regimento Interno.

Este é o parecer desta área técnica.

(assinado eletronicamente)

Hélio Guerra Borchardt

Gerente

Gerência de Transporte Aeroportuário e Hidroviário



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Guerra Borchardt, Gerente**, em 14/11/2025, às 18:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **127269891** e o código CRC **C9FD0BEC**.