

**DOC. 05**

**Edital do PMI**



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

### GABINETE DO PREFEITO

*COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

# **EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2022**

## **PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE**

### **PMI – Nº 01/2022**

**AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**

**ESTUDOS DE MODELAGEM**

*CHAMAMENTO PÚBLICO PARA PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICO, ECONÔMICO-FINANCEIRO, JURÍDICO E AMBIENTAL QUE SUBSIDIEM A MODELAGEM DA CONCESSÃO PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPANSÃO DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

#### **1. PREÂMBULO**

1.1. O MUNICÍPIO DE CABO FRIO, por intermédio da Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, instituída pela Portaria nº 3418/2022, com fundamento na Lei Federal nº 8.987/95, e no Decreto Municipal nº 6.035/2019, torna pública a realização do CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2022 para a abertura do Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI – Nº 01/2022, com a finalidade de buscar ESTUDOS TÉCNICOS, ECONÔMICO-FINANCEIRO, JURÍDICO E AMBIENTAL, QUE SUBSIDIEM A MODELAGEM DA CONCESSÃO PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPANSÃO, DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO, conforme preceitos definidos no ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA.

#### **2. DAS DEFINIÇÕES**

2.1 Para fins do presente EDITAL, os termos indicados abaixo, sempre que grafados em letras maiúsculas, terão o significado a seguir transrito, salvo se o seu contexto resultar sentido claramente diverso:

I. PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE ou PMI – instrumento que a administração pública pode utilizar, antes do processo licitatório, para obter estudos de viabilidade, levantamentos, investigações ou projetos de pessoa física ou jurídica de direito privado, relativos a empreendimento objeto de concessão comum, permissão de serviços públicos, PPP, arrendamento de bens públicos ou concessão de direito real de uso.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

II. **EDITAL** – instrumento convocatório do presente PMI, incluindo todos os seus anexos, por meio do qual são convocados os interessados para a apresentação dos ESTUDOS.

III. **ESTUDOS** – estudos técnicos, econômico-financeiro, jurídicos e ambientais que subsidiem a modelagem da concessão para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ.

IV. **MUNICÍPIO** – O Município de Cabo Frio-RJ, na qualidade de pessoa jurídica de Direito Público.

V. **COMISSÃO** – A Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, instituída pela Portaria nº 3418/2022, responsável pelo tratamento, condução e apreciação dos procedimentos relacionados à modelagem e concessão da exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ.

VI. **PROONENTE** – pessoa física ou jurídica, grupo econômico ou consórcio, interessada em participar deste PMI.

VII. **REQUERIMENTO** – requerimento de autorização para apresentação dos ESTUDOS objeto deste PMI.

VIII. **PESSOA AUTORIZADA** – pessoa física ou jurídica autorizada a apresentar os ESTUDOS objeto deste PMI.

IX. **CRITÉRIOS DE AUTORIZAÇÃO** – requisitos objetivos para qualificação, análise e aprovação de requerimento de autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos.

X. **CRITÉRIOS DE SELEÇÃO** – requisitos objetivos para a avaliação e seleção de projetos, levantamentos, investigações e estudos apresentados por pessoa autorizada.

XI. **TERMO DE AUTORIZAÇÃO** – documento que autoriza pessoa física ou jurídica a realizar os ESTUDOS objeto deste PMI.

### **3. DO OBJETO**

3.1. O objeto do presente EDITAL de CHAMAMENTO PÚBLICO é estabelecer diretrizes para a participação de interessados da iniciativa privada na elaboração e apresentação de investigações e estudos técnicos, econômico-financeiro, jurídicos e de impacto ambiental que subsidiem a modelagem das concessões para expansão, exploração e manutenção do aeroporto de Cabo Frio-RJ.

3.2. O desenvolvimento dos ESTUDOS deverá observar o disposto neste Edital, e seus anexos, em especial, no ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA.

3.3. Os ESTUDOS deverão apresentar soluções financeiramente viáveis e que resguardem a maximização do interesse público e coletivo, podendo este ser modelado na forma de concessão comum ou outro formato juridicamente válido



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## **GABINETE DO PREFEITO**

***COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ***

---

comportando qualquer das alternativas enumeradas no Decreto Municipal nº 6.035/2019.

### **4. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE**

4.1. Poderão participar deste PMI pessoas físicas ou jurídicas, individualmente ou em conjunto, sob o regime de Consórcio, nacionais ou estrangeiras, que observem as condições previstas neste EDITAL.

4.2. No caso de participação de empresas em consórcio, deverá ser observado o seguinte:

I. Deverá constar do REQUERIMENTO de Autorização a identificação completa de todos os participantes consorciados.

II. Deverão ser apresentados os documentos e declarações previstos no presente EDITAL, por cada um dos participantes do consórcio.

III. Os atos praticados serão de responsabilidade solidária de todos os integrantes do consórcio.

IV. Impedimento de participação de uma mesma empresa em mais de um proponente, seja em consórcio ou isoladamente.

V. A vedação no item "IV" acima se aplica igualmente à empresa controlada, coligada, controladora ou pertencente ao mesmo grupo societário do proponente.

VI. Cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à regularidade jurídica e fiscal.

### **4.3. Será vedada a participação de PROPONENTES:**

- a) que estejam sob processo de falência ou concordata;
- b) que estejam suspensas e/ou impedidas de licitar e/ou contratar com a Administração Pública;
- c) que tenham sido declaradas inidôneas por qualquer órgão da Administração Pública;
- d) estrangeiras que não tenham filiais ou sede no território brasileiro.
- e) Agentes políticos, agente público, empregado público, servidores públicos efetivos, comissionados ou colaboradores do Município de Cabo Frio-RJ.

4.4. Os interessados em participar do PMI deverão indicar um representante, que será responsável pela veracidade das declarações que o proponente realizar.

4.5. Os interessados deverão protocolar REQUERIMENTO em até 30 (trinta) dias, a contar da publicação deste EDITAL, conforme o modelo disponível no ANEXO II - REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS, acompanhando os seguintes documentos:

- I. Documentos de Habilitação Jurídica:



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

*COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

---

a. Pessoa Física:

- I. Documento de identidade;
- II. CPF;
- III. Comprovante de endereço;
- IV. Certidões de tríplice regularidade fiscal.

b. Pessoa Jurídica:

- I. Estatuto ou Contrato Social consolidado, devidamente registrado;
- II. Ata de Eleição de Posse da Diretoria;
- III. CNPJ e Inscrição Estadual
- IV. Documento de identidade do dirigente;
- V. Inscrição do CPF do Administrador;
- VI. Comprovante de endereço da empresa;
- VII. Certidão de negativa de falência e concordata;
- VIII. Certidões de tríplice regularidade fiscal.
- IX. Inscrição municipal no Cadastro de Contribuintes Mobiliários e inscrição estadual referente à declaração cadastral, se for o caso, da sede da interessada;
- X. Decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente

4.5.1. No caso de consórcio, as informações e documentos listados acima deverão ser apresentados por todos os consorciados.

4.5.2. Quando o REQUERIMENTO for assinado por procurador, deverá ser juntada cópia da procuração com firma reconhecida, e do respectivo CPF e RG.

4.5.3. A mesma pessoa, seja física ou jurídica, não poderá apresentar mais de um REQUERIMENTO, ainda que em conjunto com outros interessados. A mesma vedação se estende a sociedades que mantenham relação de controle entre si ou que tenham o mesmo controlador.

4.5.4. Os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas somente serão admitidosmediamente confirmação de autenticidade pela Representação Diplomática ou Consular do Brasil no país de origem do documento, e desde que devidamente traduzidos para o português por tradutor público juramentado matriculado em qualquer uma das juntas Comerciais do Brasil.

4.5.6. Os proponentes estrangeiros deverão ter representação legal no Brasil com poderes expressos para receber citação e responder administrativa ou judicialmente.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

#### II. Documentos de Habilitação Técnica:

- a. Cadastro, conforme modelo do ANEXO II – REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS;
- b. Termo de Cessão de Propriedade e Direitos Autorais, conforme modelo do ANEXO III;
- c. Planilha de Custos financeiros: descrição preliminar, por CADERNO TEMÁTICO, dos custos previstos para elaboração dos estudos, discriminados de forma a permitir, caso sejam aproveitados, análise por parte do poder concedente com vistas a seu futuro resarcimento;
  - b.1. Esta planilha de custos financeiros poderá ser atualizada na apresentação final dos Estudos, de forma a demonstrar os custos efetivamente implementados.
- d. Plano de Trabalho: descrição das etapas previstas do estudo e atividades que se pretende realizar, e respectivos prazos de execução.
- e. Demonstração de que os profissionais relacionados para elaboração dos estudos sejam qualificados para a realização de projetos, levantamentos, investigações, especificamente de experiência na elaboração de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira ou jurídico-institucional, no Brasil e/ou no exterior para implantação de concessões aeroportuárias envolvendo aviação cargueira e aviação offshore, incluindo a operação de asa fixa e rotativa.
  - i. A demonstração da qualificação mencionada acima deverá ser comprovada por meio da apresentação dos seguintes documentos: (i) currículos de membros da equipe responsável pelo desenvolvimento dos estudos e (ii) declaração de pessoa jurídica de direito público ou privado que ateste(m) a contratação do respectivo membro da equipe para a elaboração de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira ou jurídico-institucional, no Brasil e/ou no exterior para implantação de concessões e/ou parcerias público privadas relacionadas ao setor aeroportuário envolvendo a aviação cargueira e aviação offshore, com operação de aeronaves de asa fixa e rotativa.
- f. Equipe técnica: composição prevista para a equipe técnica que realizará os estudos, contendo:
  - i. Estrutura e composição de sua equipe, identificando as disciplinas principais do trabalho, as responsabilidades e atribuições, pessoal técnico e de apoio proposto, da equipe por atividade ou etapa de estudo;



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

- ii. Currículos dos membros da equipe responsável pelo desenvolvimento dos estudos.
- iii. Comprovação de inscrição e regularidade em nome da pessoa física ou jurídica junto ao Conselho de Classe, quando existente, dos profissionais envolvidos na elaboração dos ESTUDOS.

4.6. Será admitida a contratação de terceiros pela PROPONENTE na execução dos ESTUDOS, sem prejuízo das responsabilidades previstas neste EDITAL DE CHAMAMENTO.

4.7. O REQUERIMENTO com a respectiva documentação deverá ser entregue em envelope lacrado do qual deverá constar na parte externa a referência abaixo descrita, de 09h às 17h, na Prefeitura Municipal de Cabo Frio, Sala 204, Coordenadoria Geral de Gestão Institucional – COGEINST, no endereço Praça Tiradentes, s/n – Centro, Cabo Frio – RJ, mediante protocolo.

#### **CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2022**

**PMI Nº 01/2022**

**ESTUDO DE MODELAGEM - AEROPORTO CABO FRIO-RJ**

**EMPRESA XXX**

4.8. O REQUERIMENTO deverá conter meio de contato de correio eletrônico, por meio do qual se compromete a PROPONENTE em tomar ciência em tempo real de notificações e documentos a este endereçados.

4.8.1. Consideram-se para todos os efeitos legais, a ciência dada na data do envio do e-mail, estipulado horário de comunicação entre 9h e 17h.

4.8.2. Os prazos legais aplicáveis serão iniciados no dia seguinte a data de envio.

## **5. DA ANÁLISE DOS REQUERIMENTOS E DA AUTORIZAÇÃO**

5.1. Caberá à COMISSÃO verificar a(s) PROPONENTE(S) apta(s) a receber(em) a autorização para a elaboração dos estudos.

5.2. Será(ão) considerado(s) apta(s) somente a(s) PROPONENTE(S) que apresentar(em) os documentos e cumprirem com os requisitos estabelecidos neste EDITAL.

5.3. Será considerado inadequado o REQUERIMENTO que não atender aos requisitos dispostos neste EDITAL, ou que apresentarem documentação incompleta ou fora do prazo, sendo, por consequência, rejeitado.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

5.4. A(s) PROPONENTE(S) autorizada(s) a iniciar os estudos receberá(ão) TERMO DE AUTORIZAÇÃO DOS ESTUDOS, a ser publicado no Diário Oficial e no portal da Prefeitura Municipal de Cabo Frio-RJ.

#### **5.5. A Autorização para apresentação dos ESTUDOS:**

- a. será conferida sem exclusividade;
- b. não gera qualquer direito de preferência em qualquer fase do procedimento da PMI ou do processo licitatório objeto dos ESTUDOS;
- c. não obrigará o Poder Público a realizar licitação;
- d. não implicará direito a ressarcimento de valores envolvidos em sua elaboração;
- e. não implica, em nenhuma hipótese, responsabilidade da Administração Pública Municipal perante terceiros por atos praticados pela PESSOA AUTORIZADA; e
- f. será pessoal e intransferível.

#### **5.6. A Autorização poderá ser:**

- a) cassada, em caso de descumprimento de seus termos, inclusive na hipótese de descumprimento do prazo para reapresentação determinado pela COMISSÃO;
- b) revogada, em caso de:
  - i. perda de interesse do Poder Público no empreendimento; e/ou
  - ii. desistência por parte da PESSOA AUTORIZADA, a ser apresentada, a qualquer tempo, por meio de comunicação à COMISSÃO, por escrito.
- c) anulada, em caso de vício ou por outros motivos previstos na legislação; ou
- d) tornada sem efeito, em caso de superveniência de dispositivo legal que, por qualquer motivo, impeça o recebimento dos projetos, levantamentos, investigações e ESTUDOS.

5.7. A(s) PROPONENTE(S) autorizada(s) será(ão) notificada(s) caso sua(s) autorização(ões) seja(m) cassada(s), revogada(s), anulada(s) ou tornada(s) sem efeito, por meio de contato fornecido no ato do REQUERIMENTO.

5.8. Na hipótese de descumprimento dos termos da Autorização, caso não haja regularização no prazo de 05 (cinco) dias úteis, prorrogável a critério da COMISSÃO, e contado da data da notificação, a pessoa autorizada terá sua autorização cassada.

5.9. A COMISSÃO poderá, a seu critério, abrir prazo para reapresentação de ESTUDOS apresentados, caso necessitem de detalhamentos ou correções, os quais deverão estar expressamente indicados no ato de reabertura de prazo.

5.10. A não reapresentação em prazo indicado pela COMISSÃO implicará a cassação da autorização.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

5.11. A autorização cassada, revogada, anulada ou tornada sem efeito não gera direito de ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração de projetos, levantamentos, investigações e estudos.

## **6. DOS CRITÉRIOS PARA AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DOS ESTUDOS**

6.1. Os ESTUDOS serão apresentados pela PESSOA AUTORIZADA, na forma deste Edital, e do Termo de Referência, endereçado a COMISSÃO, no prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da data da publicação da Autorização na Imprensa Oficial.

6.2. A avaliação e a seleção dos ESTUDOS apresentados, será realizada pela COMISSÃO no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir do termo final do prazo de entrega dos estudos.

6.3. O prazos definidos poderão ser prorrogados, a critério da COMISSÃO, mediante fundamentação.

6.4. A COMISSÃO poderá, a seu critério, abrir prazo para reapresentação de ESTUDOS apresentados, caso necessitem de detalhamentos, complementações ou correções, os quais deverão estar expressamente indicados no ato de reabertura de prazo.

6.5. A não reapresentação em prazo indicado pela COMISSÃO implicará a cassação da Autorização e/ou rejeição dos ESTUDOS referidos, sem apreciação.

6.6. Os estudos técnicos apenas serão avaliados se contemplarem conjuntamente todas as investigações e estudos técnicos, econômico-financeiro, jurídicos e de impacto ambiental que subsidiem a modelagem para a expansão, exploração e manutenção do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ.

6.7. Os critérios para avaliação e seleção dos ESTUDOS devem manter observância às diretrizes e premissas definidas, a serem apreciados conforme os critérios definidos no ANEXO VI – PLANILHA DE AVALIAÇÃO, conforme tópicos abaixo descritos:

### **6.7.1. TABELA I**

- a) a consistência e a coerência das informações que subsidiaram sua realização;
- b) a adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, e a utilização de equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada;
- c) a compatibilidade com a legislação aplicável e com as normas técnicas emitidas pelos órgãos e pelas entidades competentes;



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## **GABINETE DO PREFEITO**

### ***COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ***

---

#### 6.7.2. TABELA II

- atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência

#### 6.7.3. TABELA III

- menor valor de ressarcimento

6.8. A apreciação dos ESTUDOS será realizada pela COMISSÃO, e aplicará a cada item previsto a pontuação entre 4 e 10, conforme ANEXO VI – PLANILHA DE AVALIAÇÃO.

6.9. Os critérios previstos na TABELA 01 e na TABELA 02 serão aplicados a cada um dos cadernos, e o critério previsto na TABELA 03 será aplicado uma única vez, do que será gerada planilha de apuração designada TABELA 04.

6.10. Números decimais serão desconsiderados para enquadramento da pontuação.

6.11. Será considerado o ESTUDO vencedor, o que atingir a maior pontuação.

6.11.1. O ESTUDO vencedor será utilizado, preferencialmente, em sua integralidade, como instrumento para o procedimento licitatório para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, não constituindo qualquer direito adquirido a sua pontuação vencedora, mas apenas o que dele for efetivamente utilizado.

6.12. Ainda que haja um ESTUDO vencedor pelos critérios de pontuação estabelecidos, é admitido, mediante justificativa, o aproveitamento parcial de qualquer caderno entre os estudos apresentados por PESSOA AUTORIZADA, caso em que os valores de ressarcimento serão apurados apenas em relação às informações ou projetos efetivamente utilizados em eventual licitação, equacionando-se em relação ao ESTUDO vencedor o que dele for devido.

6.13. Não haverá qualquer ressarcimento pelos ESTUDOS que não tiverem informações ou projetos utilizados.

6.14. Nenhum dos ESTUDOS selecionados vincula a Administração Pública Municipal, cabendo a seus órgãos técnicos e jurídicos avaliar, opinar e aprovar a legalidade, a consistência e a suficiência dos ESTUDOS apresentados, para fins de consolidação do certame licitatório para a exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ.

6.15. Na hipótese de a COMISSÃO entender que nenhum dos ESTUDOS apresentados atenda satisfatoriamente ao objeto proposto, não selecionará qualquer deles para utilização em futura licitação.

6.16. Os ESTUDOS somente serão divulgados após a decisão administrativa, nos termos do §3º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

## **7. DOS CUSTOS DE PARTICIPAÇÃO NO PMI E DO VALOR DO RESSARCIMENTO**

7.1. A Autorização não criará qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração dos ESTUDOS objeto do EDITAL, e sobre o Poder Público Municipal não incidirá nenhum custo relacionado à elaboração dos levantamentos, investigações e estudos técnicos.

7.2. A realização, ou não, do futuro certame licitatório pautar-se-á em razões de conveniência e oportunidade a serem examinadas pela Prefeitura de Cabo Frio, não gerando direito adquirido à realização do certame licitatório para as pessoas autorizadas ou cujos estudos venham a ser selecionados.

7.3. Fica estabelecido o valor estimado para ressarcimento dos ESTUDOS, o montante de R\$ 839.976,74 (oitocentos e trinta e nove mil, novecentos e setenta e seis reais e setenta e quatro centavos).

7.3.1. O valor de ressarcimento proposto não deve ultrapassar o valor estimado.

7.4. Os valores relativos aos ESTUDOS selecionados serão resarcidos à PESSOA AUTORIZADA exclusivamente pelo vencedor do certame licitatório para a exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, conforme elementos que deste tenham sido efetivamente utilizados no certame.

7.5. Cumpridas todas as condições para que ocorra o ressarcimento, seu valor será corrigido pela variação mensal do Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E), ou outro que vier a sucedê-lo, considerando a variação acumulada a partir da data de publicação da Autorização, até a data do efetivo ressarcimento.

7.6. Em nenhuma hipótese, será devida qualquer quantia pecuniária pelo MUNICÍPIO em razão da realização dos ESTUDOS.

7.7. O edital do certame licitatório para a exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, conterá obrigatoriamente cláusula que condicione a assinatura do contrato, pelo vencedor da licitação, ao ressarcimento dos valores relativos aos ESTUDOS utilizados na licitação.

## **8. DA PROPRIEDADE INTELECTUAL**

8.1. Os direitos decorrentes da autoria e da propriedade intelectual sobre os estudos, informações, levantamentos e demais dados e documentos apresentados neste PMI serão cedidos pelas PESSOAS AUTORIZADAS ao MUNICÍPIO.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## GABINETE DO PREFEITO

### *COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

8.2. O ANEXO III - TERMO DE CESSÃO DE PROPRIEDADE E DIREITOS AUTORAIS ao Município de Cabo Frio, devidamente preenchido pelo Autorizado, deve ser entregue juntamente com os ESTUDOS.

8.3. Aos autores e responsáveis pelos ESTUDOS não será atribuída remuneração ou indenização pelos direitos decorrentes da autoria e da propriedade intelectual de obras ou invenções, ressalvado apenas o resarcimento as PESSOAS AUTORIZADAS, nas condições previstas neste EDITAL.

## **9. DOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS E DÚVIDAS**

9.1. Pedidos de esclarecimentos e dúvidas poderão ser encaminhados para [cogecol@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cogecol@cabofrio.rj.gov.br), até 3 (três) dias antes do prazo final para apresentação dos REQUERIMENTOS.

9.2. Os pedidos de esclarecimentos e dúvidas serão respondidos em até 05 (cinco) dias úteis.

9.3. Todas as perguntas e respostas serão identificadas e publicadas no sítio <https://cabofrio.rj.gov.br/>.

## **10. DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS**

10.1. Das decisões da COMISSÃO cabe recurso, em face de razões de legalidade e de mérito.

10.2. O recurso será dirigido ao COMISSÃO que, se não reconsiderar a decisão recorrida no prazo de 5 (cinco) dias, encaminhá-lo-á a Autoridade Superior para apreciação.

10.3. O prazo para interposição de recurso administrativo será de 10 (dez) dias, contados a partir da divulgação oficial da decisão recorrida.

10.4. O recurso administrativo deverá ser decidido no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir do recebimento dos autos pela Autoridade Superior, podendo ser prorrogado por igual período, ante justificativa explícita.

10.5. Interposto o recurso, a COMISSÃO deverá intimar os demais interessados para que, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, apresentem contrarrazões.

10.6. O recurso não será conhecido quando interposto:

- 10.6.1. Fora do prazo;
- 10.6.2. Perante órgão incompetente;
- 10.6.3. Por quem não seja legitimado; ou
- 10.6.4. Após exaurida a esfera administrativa.



10.7. O julgamento do recurso pela Autoridade Superior exaure a matéria na esfera administrativa.

## **11. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

11.1. A publicação da Autorização de realização dos ESTUDOS não implica obrigatoriedade à Administração Pública Municipal em adotar qualquer dos elementos fornecidos.

11.2. A qualquer tempo, a Administração Pública Municipal poderá:

- a) Solicitar informações adicionais às PESSOAS AUTORIZADAS, para retificar ou complementar o escopo dos ESTUDOS; e
- b) Alterar, por ato fundamentado, a estrutura, o cronograma, o conteúdo e os requisitos desta PMI ou CHAMAMENTO PÚBLICO.

11.3. A apresentação de REQUERIMENTO de Autorização pressupõe conhecimento das informações pertinentes atualizadas e a consideração das diretrizes técnicas para a realização dos ESTUDOS constantes do ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA e demais anexos deste Edital.

11.4. A apresentação dos ESTUDOS, no âmbito deste CHAMAMENTO PÚBLICO, não impede a participação da PESSOA AUTORIZADA em eventual licitação que tenha o mesmo objeto, de acordo com o Art. 31, da Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

11.5. A aceitação integral ou parcial dos ESTUDOS apresentados por qualquer PESSOA AUTORIZADA não gera obrigação na sua utilização, constituindo direito a ressarcimento apenas quanto aos elementos efetivamente utilizados para a instrução do certame licitatório para a exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ.

11.6. A AUTORIZAÇÃO não poderá ser interpretada como procedimento de pré-qualificação, início de contratação ou garantia de contratação futura.

11.7. A participação nesta PMI não gera favorecimento, vantagem ou privilégio nos futuros procedimentos de licitação ou outro procedimento que venha a ser lançado pelo MUNICÍPIO.

11.8. Não haverá corresponsabilidade do MUNICÍPIO pelas informações prestadas, pelos projetos, pelos cadernos, ou pelos atos praticados pelas PESSOAS AUTORIZADAS na condução dos ESTUDOS ou em virtude destes.

11.9. As PESSOAS AUTORIZADAS assumirão todos os custos de preparação e apresentação de suas Propostas e ESTUDOS, e o MUNICÍPIO não será, em caso algum, responsável por esses custos.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## ***GABINETE DO PREFEITO***

### ***COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ***

---

11.10. A COMISSÃO poderá realizar reuniões com as PESSOAS AUTORIZADAS e quaisquer Interessados na participação no CHAMAMENTO PÚBLICO, sempre que entender que possam contribuir para a melhor compreensão do objeto e para a obtenção de ESTUDOS mais adequados ao empreendimento delineado no objeto.

11.11. A AUTORIZAÇÃO possibilita à PESSOA AUTORIZADA solicitar informações ao MUNICÍPIO, que, caso sejam consideradas confidenciais serão fornecidas apenas mediante apresentação de compromisso de confidencialidade.

11.12. Na contagem dos prazos estabelecidos considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente regular na Prefeitura Municipal de Cabo Frio.

11.13. Na contagem dos prazos será excluído o dia de seu início e incluído o dia de seu vencimento.

11.14. Não havendo disposição contrária, os prazos são contados em dias corridos.

11.15. Os casos omissos serão resolvidos pela COMISSÃO, que deverá interpretar as regras previstas e basear suas decisões segundo as normas vigentes e os princípios que regem a Administração Pública.

11.16. O presente EDITAL será disponibilizado no sítio eletrônico <https://cabofrio.rj.gov.br/> e poderá ser requerido através do e-mail [cogecol@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cogecol@cabofrio.rj.gov.br), após publicação do seu extrato no Diário Oficial.

## **12. DOS ANEXOS**

12.1. Constituem anexos integrantes deste edital, abaixo enumerados:

**ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA**

**ANEXO II - REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS**

**ANEXO III - TERMO DE CESSÃO DE PROPRIEDADE E DIREITOS AUTORAIS**

**ANEXO IV - CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E SELEÇÃO**

**ANEXO V - CRITÉRIOS DE RESSARCIMENTO**

**ANEXO VI - PLANILHA DE AVALIAÇÃO**

**ANEXO VII - PLANILHA DE CUSTOS**

Cabo Frio, 22 de Fevereiro de 2022.

*Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ  
GUSTAVO ANTÔNIO GUIMARÃES BERANGER  
Presidente*



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO**

**COORDENADORIA GERAL DE GESTÃO INSTITUCIONAL**

Fl. \_\_\_\_\_

Rub. \_\_\_\_\_

PA 2022/6578

## ERRATA

### **Edital de Chamamento Público nº 01/2022**

### **PMI Nº 01/2022**

Errata ao Edital referente ao Chamamento Público nº 01 para Procedimento de Manifestação de Interesse nº 01, com o objetivo de obter Estudos para instruir futuro certame licitatório para a concessão para Administração do Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

### **Processo nº 6578/2022**

Considerando o teor do AVISO DE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, publicado no Diário Oficial Eletrônico do Município em 22 de fevereiro de 2022; Considerando a ATA DE REUNIÃO N° 01/2022 da COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO, publicada no Diário Oficial Eletrônico do Município em 23 de fevereiro de 2022, em que foi definido e aprovado o período de 20 (vinte) dias para REQUERIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE;

DETERMINA:

#### **1 – Onde se lê:**

“4. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

(...)

4.5. Os interessados deverão protocolar REQUERIMENTO em até **30 (trinta) dias**, a contar da publicação deste EDITAL, conforme o modelo disponível no ANEXO II – REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS, acompanhando os seguintes documentos:”

**Leia-se:**

“4. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

(...)

4.5. Os interessados deverão protocolar REQUERIMENTO em até **21 (vinte e um) dias**, a contar da publicação deste EDITAL, conforme o modelo disponível no ANEXO II – REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS, acompanhando os seguintes documentos:”

#### **2 – Onde se lê:**

“4. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO**

**COORDENADORIA GERAL DE GESTÃO INSTITUCIONAL**

Fl. \_\_\_\_\_

Rub. \_\_\_\_\_

PA 2022/6578

(...)

4.5. (...)

II. Documentos de Habilitação Técnica: (...)

e. Demonstração de que os profissionais relacionados para elaboração dos estudos sejam qualificados para a realização de projetos, levantamentos, investigações, especificamente de experiência na elaboração de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira ou jurídico-institucional, no Brasil e/ou exterior para implantação de concessões aeroportuárias envolvendo aviação cargueira e aviação offshore, incluindo operação de asa fixa e rotativa.”

**Leia-se:**

“4. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

(...)

4.5. (...)

II. Documentos de Habilitação Técnica: (...)

e. Demonstração de que os profissionais relacionados para elaboração dos estudos sejam qualificados para a realização de projetos, levantamentos, investigações, especificamente de experiência na elaboração de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira ou jurídico-institucional, no Brasil e/ou exterior para implantação de concessões aeroportuárias envolvendo aviação cargueira ou aviação offshore, incluindo operação de asa fixa e rotativa.”

Publique-se.

**GUSTAVO ANTONIO GUIMARÃES BERANGER**

PRESIDENTE

COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO

## **DOC. 06**

**Termo de autorização de apresentação dos  
estudos a favor do Consórcio LOGIT**



**PORTARIA CECPAICF Nº 02/2022**

**EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2022**

**PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE**

**PMI – Nº 01/2022**

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE  
ESTUDOS**

*CHAMAMENTO PÚBLICO PARA PROCEDIMENTO DE  
MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, PARA A REALIZAÇÃO DE  
ESTUDOS TÉCNICO, ECONÔMICO-FINANCEIRO, JURÍDICO  
E AMBIENTAL QUE SUBSIDIEM A MODELAGEM DA  
CONCESSÃO PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E  
EXPANSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO  
FRIO-RJ*

1. A Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, instituída pela Portaria nº 3418/2022, doravante denominada COMISSÃO, no exercício de suas atribuições, com fundamento na Lei Federal nº 8.987/95, e no Decreto Municipal nº 6.035/2019 vem emitir AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS, de acordo com os termos e condições previstas no Edital de Chamamento Público nº 01/2022, e seus anexos, no Procedimento de Manifestação de Interesse nº 01/2022, ao interessado abaixo descrito:

**CONSÓRCIO INOMINADO**, composto "Logit Engenharia Consultiva Ltda", CNPJ: 05.093.144/0001-53; "Aeroquip Equipamentos e Operações de Aeroportos Ltda", CNPJ: 02.103.373/0001-13; "JGP Consultoria e Participações Ltda", CNPJ: 69.282.879/0001-08; "Queiroz Maluf Sociedade de Advogados", CNPJ: 19.433.220/0001-37.

2. As pessoas AUTORIZADAS se comprometem a total e irrestrita observância das premissas, critérios e parâmetros previstos no EDITAL.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AÉROPORTO DE CABO FRIO-RJ

3. Os estudos serão avaliados e selecionados, conforme critério da administração pública, nos termos dos critérios previstos no EDITAL.

4. Fica designada a Proponente que realize apresentações parciais nos períodos de 30/60/90 dias, mediante exposição verbal pelo tempo de 01 (uma) hora, além da apresentação documental que julgar pertinente.

4.1. As apresentações parciais devem ser marcadas junto a COMISSÃO, com antecedência mínima de 03 (três) dias, pelo e-mail [cogecol@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cogecol@cabofrio.rj.gov.br)

5. No caso de utilização de quaisquer dos estudos apresentados, o ônus do ressarcimento dos custos recairá exclusivamente sobre o vencedor da futura licitação e o montante do ressarcimento será limitado ao valor estipulado no EDITAL, não havendo em nenhuma hipótese qualquer pagamento a ser realizado pelo MUNICÍPIO.

6. A AUTORIZAÇÃO poderá ser revogada a qualquer tempo, em qualquer hipótese de irregularidade ou descumprimento das obrigações ou dos parâmetros estabelecidos por meio do EDITAL.

7. A AUTORIZAÇÃO não implica, em nenhuma hipótese, em responsabilidade do MUNICÍPIO pelos atos praticados pelas pessoas autorizadas.

8. A AUTORIZAÇÃO para apresentação de estudos:

- será conferida sem exclusividade;
- não gera qualquer direito de preferência em qualquer fase do procedimento da PMI ou do processo licitatório objeto dos ESTUDOS;
- não obrigará o Poder Público a realizar licitação;
- não implicará direito a ressarcimento de valores envolvidos em sua elaboração;
- não implica, em nenhuma hipótese, responsabilidade da Administração Pública Municipal perante terceiros por atos praticados pela PESSOA AUTORIZADA; e
- será pessoal e intransferível.



# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

## COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

9. A Autorização poderá ser:

- a) cassada, em caso de descumprimento de seus termos, inclusive na hipótese de descumprimento do prazo para reapresentação determinado pela COMISSÃO;
- b) revogada, em caso de:
  - I. perda de interesse do Poder Público no empreendimento; e/ou
  - II. desistência por parte da PESSOA AUTORIZADA, a ser apresentada, a qualquer tempo, por meio de comunicação à COMISSÃO, por escrito.
- c) anulada, em caso de vício ou por outros motivos previstos na legislação; ou
- d) tornada sem efeito, em caso de superveniência de dispositivo legal que, por qualquer motivo, impeça o recebimento dos projetos, levantamentos, investigações e ESTUDOS.

10. A(s) PROPONENTE(S) autorizada(s) será(ão) notificada(s) caso sua(s) autorização(ões) seja(m) cassada(s), revogada(s), anulada(s) ou tornada(s) sem efeito, por meio de contato fornecido no ato do REQUERIMENTO.

11. A autorização cassada, revogada, anulada ou tornada sem efeito não gera direito de ressarcimento dos valores envolvidos na elaboração de projetos, levantamentos, investigações e estudos.

12. Publique-se.

Cabo Frio, 25 de Março de 2022.

Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ  
GUSTAVO ANTÔNIO GUIMARÃES BERANGER

Presidente

**DOC. 07**

**Julgamento dos estudos do PMI**



# DIÁRIO OFICIAL

PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

[HTTP://RJ.PORTALDATRANSPARENCIA.COM.BR/PREFEITURA/CABOFRIO/](http://RJ.PORTALDATRANSPARENCIA.COM.BR/PREFEITURA/CABOFRIO/)



PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

Cabo Frio, 05 de outubro de 2022.

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2022  
PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE  
PMI – Nº 01/2022

## COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO

O MUNICÍPIO DE CABO FRIO, por intermédio da Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, instituída pela Portaria nº 3418/2022, vem realizar a apreciação e julgamento dos ESTUDOS TÉCNICOS, ECONÔMICO-FINANCEIRO, JURÍDICO E AMBIENTAL, DE MODELAGEM DA CONCESSÃO PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPANSÃO, DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO.

Após publicado Edital de Chamamento Público, compareceram duas entidades interessadas, ambas constituídas na forma de consórcio, conforme descrito a seguir:

- a) "CONSÓRCIO MARAZUL" composto por "Instituto nacional para o desenvolvimento espacial e aeronáutico – IDEIA", CNPJ: 09.491.639/0001-91; "Infra construtora e serviços Ltda", CNPJ: 14.684.296/0001-11; "Giamundo Neto Sociedade de Advogados", CNPJ: 22.711.001/0001-87.
- b) CONSÓRCIO INOMINADO, composto "Logit Engenharia Consultiva Ltda", CNPJ: 05.093.144/0001-53; "Aeroquip Equipamentos e Operações de Aeroportos Ltda", CNPJ: 02.103.273/0001-13; "JGP Consultoria e Participações Ltda", CNPJ: 69.282.879/0001-08; "Queiroz Maluf Sociedade de Advogados", CNPJ: 19.433.220/0001-37, doravante denominado "CONSÓRCIO LOGIT".

Apreciados os Requerimentos, foi concedido TERMO DE AUTORIZAÇÃO para realização dos Estudos para ambos os Consórcios.

Tempestivamente, foram apresentados os estudos por ambos os Consórcios, na devida forma, em 05 (cinco) cadernos separados por tema, respeitando-se todas as formalidades legais, atendendo-se a previsão do edital de PMI e seu Termo de Referência.

Assim sendo, esta Comissão passa aos trabalhos de apreciação e julgamento dos estudos apresentados, de forma a eleger um deles como base para a modelagem da concessão pretendida para o Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

Praca Tiradentes, 810, Centro, Cabo Frio-RJ  
cabo@cabofrio.rj.gov.br

EAC EMPRESA DE  
ADMINISTRAÇÃO DE  
CONTRATOS  
LTDA:21863150000107

Página 1

Assinado de forma digital por  
EAC EMPRESA DE  
ADMINISTRAÇÃO DE CONTRATOS  
LTDA:21863150000107  
Dados: 2022.11.07 19:42:17  
-03'00'



Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.  
Para verificação e detalhamento da assinatura utilize o software BRL Signer ou o verificador de seu preferência.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ****DAS APRESENTAÇÕES PARCIAIS**

No Termo de Autorização emitido em favor das PESSOAS AUTORIZADAS, em seu Item 4, foi designado que houvesse apresentações parciais dos estudos em realização, mediante exposição verbal, nos períodos de 30/60/90 dias, para fins de acompanhamento desta Comissão Especial.

Considerando a dilatação de prazo concedida para a realização dos estudos, foi admitida a possibilidade de uma quarta apresentação, no período de 120 (cento e vinte) dias.

Neste sentido, passamos a relatar resumidamente as apresentações realizadas.

**CONSÓRCIO MARAZUL****1º APRESENTAÇÃO PARCIAL – 30 Dias (29/04/2022)**

A apresentação, em momento inicial dos estudos, se dedicou ao apontamento do cadastro e avaliação dos sítios aeroportuários e ao inventário de condição existente, detalhando não conformidades encontradas, definindo diretrizes dos estudos em realização, e requisitando informações pendentes por parte do Município e da Concessionária.

**2º APRESENTAÇÃO PARCIAL – 60 Dias (01/06/2022)**

A apresentação foi segmentada com manifestação do responsável de cada um dos cadernos: Mercado; Engenharia; Econômico-financeiro; Ambiental; e Jurídico, demonstrando-se o desenvolvimento inicial de cada um deles.

Destacam-se os apontamentos sobre as não conformidades encontradas, especialmente com relação a área patrimonial do aeroporto.

Foi enfatizado que o desenvolvimento dos estudos tem sido dificultado em razão da falta de acesso a informações importantes, sobretudo por parte da atual concessionária do aeroporto.

No âmbito jurídico, foi demonstrado o desenvolvimento de pontos nodais como a minuta de Edital de Licitação, e matriz de riscos do projeto.

**3º APRESENTAÇÃO PARCIAL – 90 Dias (28/06/2022)**

A apresentação foi segmentada com manifestação do responsável de cada um dos cadernos, demonstrando-se o desenvolvimento de cada um deles.

Destaca-se no campo da engenharia, os apontamentos sobre os limites patrimoniais, e o levantamento sobre os efeitos do Decreto nº 3024/2003. Também discorrida a projeção de intervenção na rodovia a fim de dar cumprimento à normatização vigente.

No campo do Estudo de Mercado foi apresentado com maior profundidade, já com desenvolvimento detalhado do modelo preditivo aplicado, demonstrando-se as variáveis explicativas, e as possíveis projeções entre cenários de demanda pessimistas e otimistas.

Praça Tiradentes, 519, Centro, Cabo Frio/RJ  
cogecabofrio@cabofrio.rj.gov.br

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região das Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ****4º APRESENTAÇÃO FINAL – 120 dias (26/07/2022)**

Nesta apresentação final, foi demonstrado o aperfeiçoamento do estudo de cada um dos cadernos, passando pela avaliação das condições existentes e estudos de capacidade já anteriormente mencionados, avançando para as considerações de alternativas, e detalhamento do Plano de Desenvolvimento proposto, com utilização de ilustrações explicativas.

Além disso, foram discorridas as conclusões sobre os Estudos Jurídicos, e detalhamento das premissas da minuta de Edital de Licitação, inclusive os critérios de habilitação, critérios de julgamento, estabelecimento de conjugação da aplicação de outorga fixa com outorga variável, garantia de execução contratual, matrizes de risco, e fiscalização.

**CONSÓRCIO LOGIT****1º APRESENTAÇÃO PARCIAL**

A 1º Parcial deveria ser apresentada no período de 30 de realização dos estudos.

No entanto esta primeira apresentação pelo CONSÓRCIO LOGIT ocorreu apenas em 02/06/2022, ou seja, aos 69 (sessenta e nove) dias de realização dos estudos.

Na apresentação, houve extensa demonstração das experiências e predicados de cada uma das entidades componentes do consórcio.

Passando aos estudos propriamente ditos, houve breve colocação sobre os aspectos gerais do Aeroporto de Cabo Frio, e breves considerações sobre a demanda, destacando-se a sazonalidade da aviação comercial, e a importância do segmento da aviação off shore.

2º Apresentação Parcial – Não houve

3º Apresentação Parcial - Não houve

4º Apresentação Final (opcional) – Não houve

Em 16/08/2022 o representante do CONSÓRCIO LOGIT solicitou agenda junto a esta Comissão para realizar apresentação no dia 22/08/2022. Considerando que o prazo final para entrega dos estudos ocorreu em 27/07/2022, ou seja, que esta apresentação ocorreria quase 30 dias após o esgotamento do prazo, o pedido foi indeferido.

**RELATÓRIO DE JULGAMENTO**

Quanto a análise e julgamento dos estudos propriamente ditos, em atendimento à previsão constante do Edital de Chamamento Público nº 01/2022 – PMI Nº 01/2022, e seu Termo de Referência, passamos a emitir relatório sintético sobre os elementos apreciados dos estudos, e emissão de julgamento acerca de cada um dos cadernos previstos.

Ressalta-se que o relatório apresentado a seguir é mero demonstrativo da apreciação desta Comissão Especial, não tendo, de forma alguma, a pretensão de esgotar a profundidade e tecnicidade das análises e apontamentos formulados nos estudos apreciados.

Ilha Trajano, s/nº, Centro, Cabo Frio/RJ  
comissao@cabofrio.rj.gov.br

3  
Página

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO - RJ****CADERNO 1****ESTUDOS DE MERCADO****CONSÓRCIO MARAZUL****INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO**

O consórcio MAR AZUL inicia seus estudos de mercado considerando uma projeção ao longo de 26 anos, ressaltando a possibilidade de vantagem intermodal e intramodal. Destaca-se algumas métricas utilizadas como parâmetro de seus estudos, tais como: "Projeções do movimento anual de passageiros para todos os segmentos existentes em SBCB (doméstico e internacional regular, internacional charter, aviação executiva doméstica e internacional e offshore); Projeções do movimento anual de carga internacional; Projeções do movimento de aeronaves, para todos os segmentos acima mencionados, bem como definição do *mix* previsto, sua caracterização, tendências, fatores de aproveitamento (*Load Factor LF%*), tamanho médio de aeronave (TAMAV), definição de aeronave crítica, índices da indústria regional/local e outros processos aplicáveis; Análise e previsão de movimento de passageiros e aeronaves na hora-pico."

Ainda na parte introdutória e contextual, o estudo do consórcio MARAZUL apresentou uma análise detalhada sobre o panorama mundial de forma a contextualizar como a pandemia de COVID-19 impactou os dados utilizados, bem como apresentou uma análise do cenário econômico nacional e regional, dando ênfase na influência que o Petróleo tem para a Região, detalhando o crescimento de produção da Bacia de Santos, ao mesmo tempo em que destaca a capacidade operacional de atendimento que o SBCB possui em relação a mesma.

Apresenta-se o cenário econômico voltado para a Região Fluminense, em que destaca a constância da contribuição do Estado do Rio de Janeiro para o PIB Nacional, e utiliza essa informação como contexto para justificar a importância do petróleo, visto que, também apresenta a representatividade de produção do petróleo pelo Estado do Rio de Janeiro, o qual produz cerca de 80% de toda produção nacional.

O mesmo estudo apresenta, ainda, o contexto local, analisando cada região do Município de Cabo Frio e sua possível relação com o SBCB.

**TRANSPORTE AÉREO GERAL, DEMANDA, CENÁRIOS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA**

O consórcio MARAZUL, fornece análise de cenário nacional, incluindo gráficos de fácil entendimento, onde através de dados coletados junto a SAC (figura 22, Pag. 46), faz um demonstrativo da demanda de transporte aéreo doméstico, comparando os anos de 2021 (ano afetado diretamente pela pandemia da COVID-19), e 2022.

São apresentados, ainda, mais dois dados que conferem importante informação, como a evolução histórica de movimentos de aeronaves por demanda de passageiros em território

Praça Tiradentes, 319/Centro, Cabo Frio-RJ  
cogmca@cabofriong.gov.br

Página 4

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL****CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

nacional, de 2004 a 2021, onde aponta a retomada do setor, após os efeitos da pandemia da COVID-19, e por fim, apresenta ainda a evolução histórica da taxa de ocupação de aeronaves.

É apresentado, ainda, um panorama sobre o transporte aéreo de cargas no Brasil, onde é analisado e segmentado por aeroporto o mesmo cenário, e, após, há uma análise do cenário da relação entre o transporte aéreo e o turismo, onde há uma indicação de relação entre o PIB brasileiro e a demanda para o setor. Por fim, o estudo apresenta uma visão detalhada do mercado offshore, oferecendo ainda, um comparativo entre as aeronaves utilizadas neste segmento, bem como questões técnicas referentes à indústria offshore, que podem impactar diretamente a realidade do SBCB.

**BENCHMARKING E SIMILARES**

Já o consórcio MAR AZUL, adotou uma abordagem comparativa em relação a análise de benchmarking, comparando o SBCB com aeródromos similares.

Em relação ao que considerar como aeródromo similar, nos critérios de análise, o consórcio destaca alguns pontos de interesse, como natureza das operações aéreas em atendimento à Bacia de Santos, infraestrutura semelhante ou potencialmente semelhante, e, considerando os critérios adotados, os aeródromos utilizados no comparativo foram o de Jacarepaguá, Maricá, Campos (Bartolomeu Lisandro) e o Heliporto de Farol de São Tomé, e, além deles, o aeroporto de Porto Seguro foi escolhido também por conta de sua demanda turística.

O estudo fornece, ainda, uma detalhada análise de cada um dos aeródromos listados acima, bem como uma tabela com todos os critérios utilizados como comparativo com o SBCB.

Em relação ao transporte de carga, o estudo detalha a predominância do Aeroporto do Galeão, por conta de sua excelente infraestrutura. Considera que o SBCB recebe carga internacional voltada para a indústria de óleo a gás, e destaca que há um grande potencial para expansão, demandando, outrossim, intenso trabalho logístico.

Em relação à competição intramodal enfrentada pelo SBCB, o estudo destaca os aeroportos de Jacarepaguá e Maricá com competidores em relação ao transporte de passageiros visando o mercado offshore, o primeiro por ser, atualmente o que atende a demanda imaginada para o SBCB, e o segundo por ter o maior potencial dentro os demais.

Já em relação a questão turística, o estudo revela deficiência de voos regulares para a região, propondo iniciativa de captação turística para incremento de demanda que torne atrativo o aumento de linhas regulares.

**ANÁLISE E PROJEÇÃO DE DEMANDA**

O consórcio MAR AZUL, inicia a projeção de demanda explicando a importância da coleta de dados, uma vez que a utilização dos modelos a seguir podem balizar toda a visão de um projeto, inclusive destacando a necessidade de infraestrutura e demais intervenções.

Já na parte introdutória, o consórcio relata que, a projeção a seguir indica uma tendência de evolução do mercado, tanto a nível doméstico quanto a nível internacional, e destaca os

Praca Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogec@cabofrio.rj.gov.br

5  
Página

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

pontos de maior relevância no desenvolvimento da modelagem, desde apresentação os dados anuais e horários relativos à evolução do tráfego de passageiros, aeronaves e carga, passando pelo fornecimento de indicadores quantitativos do nível de atividade do modal aéreo no aeroporto, nos segmentos doméstico e internacional, regular e não regular.

Indica ainda dados relativos à evolução do quantitativo de funcionários, desmembrada de acordo com a alocação específica de pessoal.

O consórcio apresenta abordagem que admite variação em torno da média projetada, para assim conseguir definir mais dois cenários concomitantes, um de cunho otimista, e um de cunho pessimista.

Em se tratando da demanda anual, o estudo destaca as etapas de sua elaboração, com destaque para a construção da modelagem por segmento.

Já na tabela 12, foi destacado a importância do segmento offshore no número anual de passageiros no SBCB, o qual, por exemplo, só em 2018 representou cerca de 76% do total anual.

O estudo segue com uma análise de segmento específico, levando em consideração a importância do segmento offshore, e relata que, no período entre 2013 a 2021, há uma constante redução na demanda offshore, no que acredita-se ser relacionado a diversos fatores, tais como mudança de estratégia nas empresas offshore e fatores econômicos, particularmente relevantes anos de 2015 e 2016.

Levando em consideração possíveis efeitos da pandemia da COVID-19 no segmento offshore, o estudo indica que, já em 2021, a demanda retornou para níveis do chamado "pré-pandemia", apresentando na figura 41, que o total anual para o segmento no ano de 2019 foi 134.591 passageiros, caindo para 85.588 em 2020 (efeito da pandemia), e retornando para 133.427 em 2021, demonstrando a retomada do setor.

O estudo segue com uma análise de movimento anual de aeronaves, o que, mais uma vez, evidencia a importância do segmento offshore para o SBCB como vetor de desenvolvimento.

Como variáveis independentes aplicáveis ao modelo preditivo, o consórcio elegeu o PIB da região, tendo em vista a área de influência do SBCB, e, para o segmento offshore, foi designada a produção de petróleo na Bacia de Santos.

Detalha-se a motivação da escolha da variável produção de petróleo na Bacia de Santos, bem como detalha-se o cenário atual em relação ao PIB da região, demonstrando-se que segue, aproximadamente, a mesma média variável do PIB Brasil, demonstrando a confiabilidade do modelo preditivo.

São apresentados o desenvolvimento de três modelo econométricos, com o intuito de obter projeção de demanda para os seguimentos de passageiros regular e charter, passageiros offshore, e transporte de carga.

É fornecido, também, uma tabela com três cenários distintos para cada modelo, uma que considera um cenário pessimista, uma que considera o cenário base, e, por fim, uma que considera um cenário otimista. Cada um dos cenários leva em consideração os seguintes



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

### COMISSÃO ESPECIAL CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

pontos: evolução da pandemia; confiança e ritmo da recuperação; aprovação de reformas e ambiente de negócios; produtividade total dos fatores de produção; concessionária capitaneando o ativismo empresarial para o fomento da aviação regular e charter em Cabo Frio; e produção de petróleo.

Em relação ao modelo preditivo para passageiros nos segmentos regular e charter, o estudo destaca a utilização de variável binária, também chamada variável *dummy*, para os anos de 2020 e 2021, de forma que o modelo tenha uma maior compreensão da influência que a pandemia da COVID-19 teve nesses anos, demonstrando métricas estatísticas que apontam confiabilidade do modelo.

O estudo segue com os cenários referente a passageiros no segmento de aviação geral, bem como passageiros no segmento offshore, onde, mais uma vez, os índices estatísticos para o modelo escolhido puderam ser considerados confiáveis. Já em relação ao modelo para o segmento de carga, pudemos ver a influência que as variáveis tiveram na explicação do modelo (R2).

#### TRÁFEGO DE AERONAVES

O consórcio MAR AZUL, no que se refere a projeção do tráfego de aeronaves, utilizou como variáveis o volume anual de passageiros embarcados e desembarcados no SBCB, o tamanho médio das aeronaves de passageiros em operação no aeroporto, bem como o "load fator" obtido a partir da relação entre o total de assentos utilizados em uma aeronave pelo total de assentos oferecidos; no intuito de aferir o que chamou de volume anual de pouso e decolagens de SBCB.

Neste ponto são apresentados três cenários distintos na obtenção de uma previsão por segmento, para a projeção do movimento anual de passageiros em SBCB.

O modelo pessimista, atinge a marca de 201.517 passageiros por ano; o modelo médio, atinge a marca de 267.927 passageiros por ano; e o modelo otimista, atinge a marca de 334.337 passageiros por ano, todos considerando o período até 2047.

O estudo segue essa linha de três cenários para os demais segmentos, como projeção anual para o movimento de carga aérea, projeção anual para o movimento de aeronaves, bem como para a projeção anual para o quantitativo de funcionários, tendo em vista um melhor atendimento, pela estrutura, do aumento de demanda projetado em cada um dos cenários analisados.

São realizadas considerações acerca da grande influência da sazonalidade na aviação comercial no SBCB, em razão do forte apelo turístico regional.

É apresentada análise completa sobre a demanda hora-pico, fornecendo uma análise do quadro atual, bem como uma visão de como lidar com o momento de maior demanda.

#### ANÁLISE E PROJEÇÃO DE RECEITAS

O consórcio MARAZUL, fornece uma visão detalhada das diversas receitas de SBCB, apresentando as receitas tarifárias, que se dividem em: tarifa de embarque; tarifa de pouso;

Praya Tijolentes, s/nº Centro, Cabo Frio - RJ  
cabo@cabofrio.rj.gov.br

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO/RJ

tarifa unificada de embarque e pouso; tarifa de permanência em pátio de manobra; tarifa de permanência em área de estadia; tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-radio à navegação aérea de controle de aeródromo; tarifa de armazenagem de carga; e tarifa de capatazia de carga. Nas receitas não tarifárias, apresenta-se o parque de abastecimento de aeronaves e aluguel de espaço físico.

O estudo apresenta histórico de receitas de SBCB, e passa para as premissas consideradas para sua prognose, tais como preços teto atribuídos pelos órgãos competentes para as receitas tarifárias, e contratos disponibilizados para as receitas não tarifárias.

Ressaltou-se a dificuldade de obtenção de todos os dados junto a atual concessionária, destacando que alguns contratos não foram fornecidos com todas as informações. Outrossim, afirma que a ausência das informações não compromete o modelo de projeção, tendo em vista que apenas as receitas não tarifárias foram afetadas, sendo passíveis de estimativa suficientemente precisa.

O consórcio MARAZUL segue com projeções em três cenários parcialmente distintos, considerando variáveis pessimistas, médias e otimistas, conferindo flexibilidade também na projeção das receitas.

Por fim, o estudo apresenta suas considerações finais, detalhando possíveis dúvidas acerca da elaboração de seu estudo, bem como fornecendo informações adicionais.

**CONSÓRCIO LOGIT****INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO**

O consórcio LOGIT inicia seus estudos com uma análise das características físicas e logísticas do SBCB, bem como do entorno regional, dando destaque para a Região dos Lagos e para o Norte Fluminense, destacando a possibilidade de vantagem intermodal. A pesquisa referente ao acesso ao SBCB é datada de 2014.

São apresentados os municípios na área de influência do SBCB, e destacada qual seria a área de maior influência do SBCB de acordo com análise de dados coletados através de base de dados do próprio consórcio, como consta na tabela 2.

O estudo segmenta os passageiros, e destaca, também, a importância da demanda do segmento offshore.

Há ainda, uma introdução acerca da importância da capacidade de operar cargas, ao que também é destacado o SBCB como alternativa de atendimento às cidades em seu entorno, como consta na tabela 2.

**TRANSPORTE AÉREO GERAL, DEMANDA, CENÁRIOS E ÁREAS DE INFLUÊNCIA**

O consórcio LOGIT destaca a importância da ampliação da malha aérea na escolha do usuário pelo aeroporto que irá utilizar, e destaca também, como diferenciar as estruturas utilizadas para definição da malha aérea.

Praça Tiradentes, 410, Centro, Cabo Frio/RJ  
cageral@cabofrio.rj.gov.br

00  
Página

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

Há uma introdução explicativa das diferentes estruturas de malhas aéreas, como "malha linear", "Pop", e "HS", onde, ao final da explicação, destaca a vantagem do modelo HS em relação a necessidade de voo para cobrir maior área, conforme tabela 2.

É apresentado que em 2021 o SBCB possuía quantidade de pares origem/destino de passageiros igual a 4, e obteve, na mesma métrica, o número de 6 em 2019, para dar contexto a importância desse número, o estudo compara o SBCB com o Aeroporto de Porto Seguro, que obteve, na mesma métrica, o número de 14.

Apresenta-se como vocação do SBCB em ordem: Aviação Geral; Turismo e Carga.

Após, o consórcio faz uma breve explicação sobre cada ponto forte e suas características, com destaque a ênfase dada na aviação geral, impulsionada pela indústria offshore.

Há, ainda, a presença de uma análise SWOT, onde são apresentadas possíveis forças, fraquezas, oportunidades e ameaças.

O consórcio LOGIT fornece, ainda, um "Modelo de Negócios" para o SBCB onde pontua questões de aferição acerca do cenário atual, fornecendo uma pavimentação do que pode vir a seguir, ou seja, a apresentação do modelo propriamente dito de negócios.

**BENCHMARKING E SIMILARES**

O consórcio LOGIT apresenta uma visão sobre a competição de mercado a qual se insere o SBCB, discorre sobre diversos pontos, incluindo a competição intramodal em relação aos passageiros, onde destaca os aeroportos Santos Dumont e Galeão como maiores competidores regionais.

Utilizando dados de telefonia móvel, apresenta diagnóstico de ingresso de turistas na região, avaliando a demanda potencial para o SBCB em aviação comercial.

Em relação as cargas, o estudo pontua também o aeroporto do Galeão como o responsável por movimentar cerca de 98% da carga para a região, e sugere que, para melhorar essa métrica para o SBCB, seria necessário um trabalho de captação.

Em relação a competição intermodal, o estudo, no que tange a competição por passageiros, informa que a demanda por transporte interurbano na região, é dominada pelos meios rodoviários, até mesmo por conta da facilidade e proximidade da cidade com a capital do estado; já em se considerando viagens interestaduais, utiliza-se de dados de 2010, onde o transporte aéreo passou a ter maior participação nesse cenário do que o transporte rodoviário.

O estudo ainda pontua questões que podem influenciar na escolha dos usuários sobre qual modal de transporte escolher, e apresenta os seguintes fatores como os mais importantes na escolha do modal: preços, tempo de viagem, acessibilidade do sistema de transporte, conforto e confiabilidade. Neste sentido, verifica-se alta subjetividade nos fatores apontados.

O estudo sugere, ainda, a escolha de um modelo proposto por Oliveira (2013), onde considera as variáveis binárias para indicar a escolha pelo modal aéreo (0), ou rodoviário (1);

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

considerando a distância entre origem e destino; diferença do valor da tarifa aérea e rodoviária; PIB per capita médio entre o município de origem e destino.

Ao final da explicação sobre o modelo, o estudo conclui que "para o modo rodoviário, segundo o BTS, a preferência se dá até cerca de 1.200Km a serem percorridos em malha."

Em relação a competição intermodal por cargas, é mencionado estudo feito pelo IPEA em 2019 que lista os fatores mais relevantes para a escolha entre os modais de transporte, e infere que, comumente, as cargas transportadas através do modal aéreo, são as que possuem um alto valor agregado, a saber, itens perecíveis, itens da indústria farmacêutica, animais vivos, equipamentos e dispositivos eletrônicos, itens de e-commerce e correspondências.

**ANÁLISE E PROJEÇÃO DE DEMANDA**

Em se tratando de projeção para o SBCB, o estudo fornecido pela LOGIT começa com uma análise explicativa temporal, pontuando os pontos fortes e fracos do SBCB em relação aos diversos fatores, como movimentação de aeronaves, movimentação de passageiros, aviação geral e cargueiros.

O estudo trata, a seguir, da metodologia usada na projeção, e destaca a utilização de modelo econometrônico, onde contempla diversas tipologias de modelos lineares e não lineares.

Como abordagem para a metodologia, o consórcio destaca tanto a chamada "Top-Down" quanto a "Bottom-Up" que são inversamente proporcionais no cenário mercadológico, onde na primeira, é iniciada a abordagem levando em consideração o cenário nacional; já na segunda, inicia-se a abordagem a partir das características do SBCB.

A seguir, o consórcio apresenta uma explicação técnica e didática sobre modelos lineares (regressão linear) e as diversas técnicas estimativas para configurar melhor o modelo escolhido, desde a escolha de parâmetros variáveis até a transformação logarítmica das variáveis (buscando correlação linear entre elas).

No modelo propriamente dito, o consórcio explica a escolha das variáveis, incluindo uma explicação detalhada de como desenvolveram uma variável que levasse em consideração tanto o PIB nacional quanto o PIB regional; A população de interesse e influência da área, e a produção de petróleo, principalmente nas bacias de Campos e Santos.

Em se tratando das técnicas para calibração do modelo, o consórcio explica as vantagens das técnicas utilizadas, bem como a utilização de técnicas atualmente utilizadas em modelos computacionais de aprendizado de máquina, como clusterização.

Em relação ao modelo escolhido pelo consórcio, conforme tabela 54, foi um modelo com as variáveis PIB per capita e População.

Segundo, o consórcio apresenta ainda, modelagem para a demanda captável, análise de modelo para o segmento doméstico, internacional e considerações acerca da influência da sazonalidade em ambos os casos.

A projeção de demanda foi feita, ainda, no cenário considerando passageiros de aviação geral, onde pode ser constatado a grande importância que os passageiros relacionados ao segmento

Praça Tiradentes, 519, Centro, Cabo Frio - RJ  
e-mail: [logcabofrio@cabofrio.gov.br](mailto:logcabofrio@cabofrio.gov.br)

Página 10

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

offshore representam a grande parcela nesse segmento. A projeção é exposta através da tabela 5, onde podemos ver uma projeção variável de passageiros totais de 116.115 em 2023 a 227.175 em 2043.

**TRÁFEGO DE AERONAVES**

O consórcio LOGIT destacou, nesse quesito, ter utilizado como base de dados a ANAC e a SAC/MInfra, cobrindo diversos segmentos em diferentes periodicidades, tais como voo a voo no ano de 2021 com abrangência em todo o Brasil para microdados, servindo como base a projeção de passageiros.

Como resultado da projeção, o estudo sugere uma equação que leva em consideração variáveis como o tráfego projetado de passageiros no aeroporto no ano, o número de passageiros totais dividido pelo número de assentos ofertados, e, por fim, o número de assentos das aeronaves que operam no aeroporto no ano.

Já em relação a aviação geral, mais especificamente no segmento offshore, o modelo considerou como variável, a produção de petróleo na Bacia de Campos.

Segundo, o estudo mostra um cenário detalhado e segmentado das aeronaves, dando ênfase às suas características, tais como envergadura e distância entre eixos.

São realizadas considerações acerca da grande influência da sazonalidade na aviação comercial no SBCB, em razão do forte apelo turístico regional.

É apresentada análise completa sobre a demanda hora-pico, fornecendo uma análise do quadro atual, bem como uma visão de como lidar com o momento de maior demanda.

O consórcio LOGIT, fornece, ainda, uma análise detalhada do transporte de cargas em SBCB, e qual o seu contexto e área de influência em território nacional, fornecendo modelos econômétricos para os diversos segmentos de cargas, destacando a importância do Terminal de Cargas do SBCB estar inserido em um complexo logístico intermodal.

**ANÁLISE E PROJEÇÃO DE RECEITAS**

Nesse tópico, o consórcio LOGIT apresentou uma análise segmentada das receitas projetadas, incluindo receitas tarifárias e não-tarifárias, apresentando subdivisões de cada uma delas, e destacando projeção de receitas de permanência em pátio de manobras e área de estadia, já que o SBCB possui estrutura que possibilitaria o cenário.

O estudo destaca ainda a metodologia usada no modelo preditivo, sendo definida uma abordagem "bottom-up" para a projeção tendencial, que sugere posterior análise e validação em abordagem "top-down" de forma a cobrir ambas as abordagens.

Cumpre ressaltar que, em análise aos contratos comerciais do SBCB, foram identificadas situações em que as cláusulas contratuais que configuram o fluxo de receitas, se mostram desfavoráveis para o aeroporto, se comparadas a aeroportos similares.

Praça Tiradentes, s/nº Centro, Cabo Frio/RJ  
cogecol@cabofrio.rj.gov.br



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

São abordadas questões da modelagem dos drivers de crescimento, considerando o fator de crescimento acumulado, projeção de renda média dos passageiros do aeroporto, bem como a projeção da elasticidade-renda.

Há, ainda, uma análise de projeção por rubrica, como por exemplo, estacionamento, alimentos e bebidas, passando por publicidade, e outras receitas comerciais, onde o estudo fornece uma breve explicação de cada uma das rubricas.

Ao final, o estudo segue com suas considerações finais, explicando qualquer questionamento que pudesse haver em sua abordagem escolhida para cada um dos cenários.

### CONCLUSÃO

Contextualização do aeroporto SBCB no cenário regional e nacional, avaliação de demanda, e avaliação de receitas apresentadas detalhadamente em ambos os estudos.

Análise de benchmarking realizado em ambos os estudos, considerando os potenciais e fragilidades.

Na caracterização da Proposta de Desenvolvimento, ambos os estudos apresentam modelo preditivo, utilizando padrões estatísticos reconhecidos, para aferir estimativas de demanda e desenvolvimento.

No modelo preditivo apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, a repercussão da pandemia COVID-19 teve tratamento dedicado, aplicando-se a variável Dummy, para distinguir o cenário com a ocorrência da pandemia, do cenário sem ocorrência, apreciando as alterações dela decorrentes, ensejando maior confiabilidade no modelo apresentado.

O modelo preditivo apresentado pelo CONSÓRCIO LOGIT, utiliza de regressão linear, aplicando as variáveis PIB per capita e População.

No entanto, a variável população, repercute linearmente na variável PIB per capita. Neste sentido, verifica-se ocorrência de "multicolinearidade". No conceito dado por Peter Bruce, Andrew Bruce & Peter Grédeck (2019), "multicolinearidade é uma condição na qual há redundância entre as variáveis preditivas", como é exatamente o que se percebe do modelo.

A multicolinearidade diminui a confiança do modelo, pois aumenta o erro padrão dos coeficientes, de maneira que as variáveis aplicadas podem se tornar estatisticamente insignificantes, deixando de desenvolver seu papel como variável explicativa, comprometendo, pois, as previsões dela decorrentes.

Ressalta-se que, por ambos os estudos, foi dedicada notável importância ao potencial de expansão das operações de aviação offshore, razão pela qual firma convicção esta Comissão, a respeito da relevância deste segmento para o desenvolvimento do aeroporto. Neste campo, se mostra especialmente atrativa a aviação offshore, não apenas pelo potencial volume de movimentos, mas também pela sua regularidade de demanda durante todo o ano, ao oposto da aviação comercial, que se caracteriza pela sazonalidade, revelando-se potencial vetor de investimento, e fomento a economia regional.

Praca Tiradentes, 577 Centro, Cabo Frio-RJ  
cogecol@cabofrio.rj.gov.br

Página 12


**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

*COMISSÃO ESPECIAL**CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ*

O CONSÓRCIO MARAZUL utiliza método de apontamento de cenários variáveis, distinguindo-se em cenário base, cenário otimista, e cenário pessimista. Este formato demonstra-se assertivo para o desenvolvimento que se propõe, pois, ainda que seja um método científico validado, a estatística demonstra uma previsão inexata, naturalmente passível de variações de acordo com a repercussão de uma variedade de acontecimentos imprevisíveis, sendo prudente e razoável que o concessionário e o poder concedente estejam preparados para uma flutuação do cenário previsto.

Isto posto, verifica-se que o CONSÓRCIO MARAZUL apresenta modelo preditivo de maior confiabilidade, utilizando variáveis explicativas independentes e validadas, apresentando ainda margem de variação para o cenário projetado, entre cenário base, cenário otimista, e cenário pessimista, aumentando a confiança no modelo e a perspectiva de variação plausível típica da projeção referida.

Diante do exposto, fica declarado vencedor, no CADERNO 01 – ESTUDO DE MERCADO, o estudo apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, conforme pontuação abaixo descrita.

TABELA 01  
CADERNO 01 – ESTUDO DE MERCADO

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
a) A consistência e a coerência das informações que subsidiaram a realização dos projetos	10	10
b) A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor	10	8
c) A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelas respectivas autoridades de regulação e de fiscalização	10	10
<b>NOTA TOTAL TABELA 1</b>	<b>30</b>	<b>28</b>



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

TABELA 02 CADERNO 1 – ESTUDO DE MERCADO		
Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência	10	8

## CADERNO 2

### ESTUDOS DE ENGENHARIA E AFINS

#### CONSÓRCIO MARAZUL

Apresentada introdução e visão geral do aeroporto, dados históricos e econômicos do município, posicionamento geográfico e potenciais gerais.

Apontada localização estratégica em relação aos poços da Bacia de Santos e Bacia de Campos, caracterizando grande potencial para aviação off shore.

Apresenta cadastro e avaliação detalhada dos sítios aeroportuários, e inventário da condição existente. Detalhamento das dimensões, capacidades e características da Pista de Pousos e Decolagem; Pátio de Aeronaves; Terminal de Carga; Terminais de Passageiros; Estacionamento; Parque de abastecimento de aeronaves; Sistema de salvamento e combate a incêndio; e demais equipamentos.

Identificada situação patrimonial e fundiária, e zoneamento funcional, de acordo com o Plano Diretor vigente.

Planta geral da infraestrutura instalada e situação atual.

Quanto a situação patrimonial e fundiária, são demonstrados os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor SBCB de 2019.

De acordo com o Plano Diretor, o Hangar CHC se situa parcialmente fora da área patrimonial do SBCB, ensejando não conformidade.

Identificada irregularidade no cercamento patrimonial, particularmente ao lado norte, onde consta apenas cerca operacional.

Identificado trecho de cercamento rudimentar (fig. 109), que se mostra mera demarcação, incapaz de cumprir sua finalidade de impedir o acesso não autorizado. Identificado acesso de pedestres e animais nesta área.

Nesta cerca operacional ao lado norte foram encontradas seções danificadas e/ou improvisadas. Não há via de serviço exclusiva que circule a área patrimonial para inspeções de segurança.

Praca Tridente, 819, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogm@cabofrio.rj.gov.br

Página 14

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL****CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

Quanto ao ruído aeronáutico, identificado em vigência o Plano Básico de Zoneamento de Ruidos Classe 4.

O Plano Básico de Zoneamento de Ruidos Classe 4, enseja não conformidade, com relação ao Bairro Vila do Sol, que possui grande porção inserida na zona de curva de ruído 65/75dB.

Conforme apontado no detalhamento de uso de solo, nesta zona de curva de ruído não são admitidas residências familiares, que é justamente a ocupação predominante do bairro Vila do Sol.

Proposta de elaboração de plano específico de zoneamento de ruído para o aeroporto em substituição ao plano básico atual a fim de sanear a não conformidade, avaliando o real impacto de ruído junto ao Bairro Vila do Sol.

Apontada ainda omissão de consideração sobre o Plano de Zoneamento de Ruído no Plano Diretor Municipal. Consequentemente não há aplicação de suas diretrizes sobre a malha urbana, sujeitando a potenciais conflitos entre o equipamento aeroportuário e os direitos de vizinhança.

Apontada defasagem no Plano Diretor do SBCB vigente, que apesar de ter sido aprovado em 2019, foi baseado na série histórica de movimentação apenas do período entre 2005 a 2012.

Demonstrado que a Faixa de Pista da PPD apresenta porção que se encontram fora da área patrimonial do aeroporto (fig. 106).

Apontamento de que a rodovia pública, próximo a Cabeceira 28, trespassa os limites da Faixa de Pista, fazendo com que os veículos que ali circulem sejam caracterizados como obstáculos (fig. 107).

Considerando a Decisão nº 73, de 15 de abril de 2020, proferida pela ANAC, fica isento o cumprimento das não-conformidades existentes de Faixa de Pista, até que o Aeródromo ultrapasse o limite de 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves de asa fixa por ano.

Apontamento de desgastes na sinalização horizontal da PPD.

Apresentada planta da concepção de implantação final de acordo com Plano Diretor atual, demonstrando expansão considerável, especialmente do setor sudeste.

Análise de benchmarking, com os aeroportos de Jacarepaguá, Maricá, Macaé, Campos, e Heliporto Farol De São Tomé.

Análise de previsões de demanda, composição de frota, e análise de demanda de hora-pico como elementos determinante da infraestrutura necessária.

Proposta de desenvolvimento do sítio aeroportuário, e anteprojeto de engenharia incluindo medidas de solução das irregularidades, atendendo as demandas projetadas. Detalhamento de cada elemento de infraestrutura projetada com demonstração parâmetros de dimensionamento vinculado a demanda.

Apresentado planejamento de estrutura para os períodos de 5/15/25 anos, estabelecendo gatilhos para os incrementos de infraestrutura em 3 fases, considerando as condições atuais e projetadas de capacidade horária, volume anual, e capacidade operacional.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

Destaque para ampliação do terminal de passageiros de 1740m<sup>2</sup> para 6000m<sup>2</sup> já na primeira fase do projeto.

Investimento total previsto de R\$ 143 milhões.

Não é apresentada solução de custos para a desapropriação prevista para incremento da área patrimonial, e intervenção na avenida para novo traçado.

Apresentados indicadores de desempenho, incluindo segurança operacional, qualidade do serviço, avaliação das instalações, e satisfação dos passageiros.

**CONSÓRCIO LOGIT**

Apresentada introdução e visão geral do aeroporto, e posicionamento geográfico.

Apresentado cadastro e avaliação detalhada dos sítios aeroportuários, e inventário da condição existente. Detalhamento das dimensões, capacidades e características da Pista de Pouso e Decolagem; Pátio de Aeronaves; Terminal de Carga; Terminais de Passageiros; Estacionamento; Parque de abastecimento de aeronaves; Sistema de salvamento e combate a incêndio; e demais equipamentos.

Identificada situação patrimonial e fundiária, e zoneamento funcional.

Planta geral da infraestrutura instalada e situação atual.

Proposta de elaboração de plano específico de zoneamento de ruído para o aeroporto, a partir de perfis operacionais específicos.

Apontamento de comprometimento de porções na Faixa de Pista da PPD (fig. 3-7).

Apontamento de que consta inclusive rodovia pública, próximo a Cabeceira 28, que trespassa os limites da Faixa de Pista, fazendo com que os veículos que ali circulem sejam caracterizados como obstáculos.

Consideração acerca da Decisão nº 73, de 15 de abril de 2020, proferida pela ANAC, que isenta o cumprimento das não-conformidades existentes de Faixa de Pista, até que o Aeródromo ultrapasse o limite de 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves de asa fixa por ano.

Apontamento de formação de poças na PPD e de vegetação em altura acima da permitida.

Análise de benchmarking, com os aeroportos de Bacacheri, Jacarepaguá, Joinville, Montes Claros, Petrolina, Uruguaiana, Campo de Marte, Rondonópolis, e Londrina.

Análise de previsões de demanda, composição de frota, e análise de demanda de hora-pico como elementos determinante da infraestrutura necessária.

Proposta de desenvolvimento do sítio aeroportuário, e anteprojeto de engenharia incluindo medidas de solução das irregularidades, atendimento as demandas projetadas. Detalhamento de cada elemento de infraestrutura projetada com demonstração parâmetros de dimensionamento vinculado a demanda.

Praça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
cagec@cabofrio.rj.gov.br

Página 16

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

Aponta-se que não será proposto outros trechos de cercamento no desenvolvimento do Aeroporto, sendo necessário apenas a manutenção da cerca operacional e patrimonial.

Toda a intervenção é planejada em etapa única.

Destaque para ampliação do terminal de passageiros de 1901m<sup>2</sup> para 2.709m<sup>2</sup>.

Não consta segregação de fluxo de embarque doméstico e internacionais.

Investimento total previsto de R\$ 36,5 milhões.

É mencionada como solução de engenharia na implantação final a construção de Túnel na Avenida Adolpho Beranger Jr, no entanto, não há detalhamento, ou análise de viabilidade a esse respeito.

Apresentados indicadores de desempenho, incluindo avaliação qualitativa, nível de serviço do TPS, qualidade do serviço, e demonstração das metas e resultados.

**CONCLUSÕES**

Cadastro e avaliação dos sítios aeroportuários detalhado em ambos os estudos.

No inventário de condições existentes, devem constar os apontamentos de não conformidades encontradas, pelo que passámos a detalhar.

Ambos os estudos relataram a não conformidade de Faixa de Pista, próximo à cabeceira 28, onde inclusive há rodovia pública trespassando o limite da Faixa de Pista.

Neste esteio, há decisão emitida pela ANAC admitindo a operação mesmo diante da não conformidade referida. No entanto, esta decisão não gera direito adquirido, sendo passível de revogação ou reconsideração a qualquer tempo, razão pela qual a não conformidade deve ser imediatamente saneada, sob risco de comprometimento das operações, no caso de mudança de entendimento por parte da ANAC.

Apontada pelo CONSÓRCIO MARAZUL não conformidade de Faixa de Pista que se projeta além da área patrimonial, próximo a cabeceira 10. Não houve menção deste ponto pelo CONSÓRCIO LOGIT.

Apontada pelo CONSÓRCIO MARAZUL não conformidade com relação ao cercamento patrimonial, e acesso de pedestres e animais nesta área. Não houve menção deste ponto pelo CONSÓRCIO LOGIT.

Tratam-se de não conformidades relevantes, devidamente evidenciadas, capazes de gerar embaraço às operações, razão pela qual sua omissão se revela considerável para fins de avaliação dos estudos.

Análise de benchmarking realizado em ambos os estudos, considerando os potenciais e fragilidades.

Quanto a proposta de desenvolvimento do sítio aeroportuário, e anteprojeto de engenharia, insurge-se suntuosa divergência entre os estudos apresentados.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL****CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

O CONSÓRCIO LOGIT propõe intervenções pontuais, de maneira que a maior parte da estrutura do aeroporto seja preservada ou aproveitada. O Terminal de Passageiros principal seria ampliado para uma dimensão total de 2709m<sup>2</sup>. O Terminal não teria segregação de fluxo entre embarque doméstico e internacional, tampouco área específica para atuação da Polícia Federal. As intervenções projetadas ocorreriam em uma etapa única. O investimento total previsto para o período de concessão seria de R\$ 36,5 milhões.

O CONSÓRCIO MARAZUL propõe uma intervenção bem mais expressiva. São planejadas intervenções em 3 fases, mediante gatilhos temporais e operacionais, considerando as condições atuais e projetadas de capacidade horária, volume anual, e capacidade operacional. É notavelmente prestigiada a vocação para aviação offshore, que se revela contundente vetor de desenvolvimento, face aos potenciais da região, que possibilita o atendimento a demanda petrolífera tanto da Bacia de Campos, quanto da Bacia de Santos, que se encontra em franca expansão nas operações, inclusive para os lotes pré-sal. A ampliação projetada para o Terminal de Passageiros principal levaria sua dimensão para 6000m<sup>2</sup> já na primeira fase do projeto. O investimento total previsto para o período de concessão seria de R\$ 143 milhões.

Neste sentido, cabe mencionar que a pretensão motriz da administração pública, na opção de terceirizar a exploração e manutenção do aeroporto, é buscar no parceiro privado a capacidade de investimento que não possui, devido às premissas basilares do orçamento público, notadamente vocacionada aos serviços públicos essenciais a coletividade.

Assim, a opção de investimentos modestos, e tendência a manutenção das instalações e infraestrutura em forma similar a que se encontra, se revela pouco atrativa a administração pública, que ao oposto disso, pretende que o equipamento se torne capaz de atendimento de grandes demandas, tornando-se fator de fomento ao comércio e indústria local, e, por sua vez, fator de geração de emprego e renda.

Neste sentido, a proposta de desenvolvimento apresentada pelo CONSÓRCIO MARAZUL se revela melhor estruturada, abrangente, e vocacionada a atender devidamente o crescimento potencial almejado, melhor atendendo, portanto, o interesse público e coletivo que garante a questão.

Atendido por ambos as definições de indicadores de desempenho.

Diante do exposto, fica declarado vencedor, no CADERNO 02 – ENGENHARIA, o estudo apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, conforme pontuação abaixo descrita.

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.  
Para verificação e detalhamento da assinatura utilize o software BRY Signer ou o verificador de sua preferência.

Página 18

Praca Iracylles, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
codecor@cabofrio.rj.gov.br


**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

**TABELA 01**  
**CADERNO 2 – ESTUDO DE ENGENHARIA**

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
a) A consistência e a coerência das informações que subsidiaram a realização dos projetos	10	8
b) A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor	10	10
c) A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelas respectivas autoridades de regulação e de fiscalização	10	10
<b>NOTA TOTAL TABELA 1</b>	<b>30</b>	<b>28</b>

**TABELA 02**  
**CADERNO 2 – ESTUDO DE ENGENHARIA**

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência	10	8

**CADERNO 3**
**ESTUDOS AMBIENTAIS**
**CONSÓRCIO MARAZUL**

Apresentada caracterização do meio, sua geologia, hidrografia, processos minerários, fauna, flora, unidades de conservação, e áreas de preservação permanente, e áreas tombadas, dando destaque para considerações acerca da Faixa Marginal de Proteção da Lagoa de Araruama.

Apresentados os dispositivos legais aplicáveis, em esfera federal e estadual, detalhando os respectivos órgãos ambientais.

 Praça Timóteo Viana, s/n - Centro, Cabo Frio - RJ  
 cdgec@cabofrio.rj.gov.br

Página 19

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

Realizada análise uso e ocupação do solo, e de requisitos legais para licenças e autorizações, inclusive autorização para supressão de vegetação, e licença de operação.

Realizada análise do entorno e passivos ambientais, incluindo sua definição, ficha de caracterização, inventário e caracterização de riscos.

Apontamento de não conformidade em relação ao posicionamento da Central de Resíduos; Presença de animais na área restrita; e a faixa do bairro Vila do Sol inserida na Zona de Ruido Indevida.

No Plano de Desenvolvimento, delineados os aspectos socioambientais, análise de riscos, estudo de impacto, e avaliação de restrições.

Apresentação de indicadores de desempenho da gestão ambiental.

Apresentado orçamento socioambiental.

Definidas diretrizes de licenciamentos e autorizações, inclusive seu cronograma.

**CONSÓRCIO LOGIT**

Realizado diagnóstico das instalações, apontamento da legislação aplicável. Suscitados aspectos sociais, históricos e culturais.

Apresentada análise do meio, sua geologia, hidrografia, vegetação, e fauna.

Apresentada análise do entorno. Caracterizadas as áreas prioritárias de conservação da biodiversidade. Avaliados e caracterizados os passivos ambientais do aeroporto, e medidas mitigadoras, incluindo levantamento dos custos de recuperação dos passivos.

Realizado levantamento acerca do atendimento às condicionantes das licenças ambientais vigentes.

No Plano de Desenvolvimento, delineados os aspectos socioambientais, análise de impacto, as diretrizes de uso e ocupação do solo, e os instrumentos de restrição.

Previsto o Sistema de Gestão Ambiental, sua estruturação, desenvolvimento e implantação.

Definidas diretrizes de licenciamentos e autorizações, inclusive seu cronograma.

**CONCLUSÃO**

Ambos os estudos atenderam de maneira satisfatória a demanda proposta, de maneira a cumprir adequadamente a sua finalidade, com precisão e tecnicidade suficientes ao atendimento do interesse público e coletivo tutelado.

Registra-se pequena ressalva quanto a omissão, por parte dos estudos do CONSÓRCIO MARAZUL, em relação à especificação das medidas de remediação e recuperação de passivos ambientais.

Praça Tiradentes, 917, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogecol@cabofrio.rj.gov.br

Página 20

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

Dianete do exposto, fica declarado vencedor, no CADERNO 3 – ESTUDO AMBIENTAL, o estudo apresentado pelo CONSÓRCIO LOGIT, conforme pontuação abaixo descrita.

**TABELA 01**  
CADERNO 3 – ESTUDO AMBIENTAL

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
a) A consistência e a coerência das informações que subsidiaram a realização dos projetos	10	10
b) A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor	10	10
c) A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelas respectivas autoridades de regulação e de fiscalização	10	10
<b>NOTA TOTAL TABELA 1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>

**TABELA 02**  
CADERNO 3 – ESTUDO AMBIENTAL

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência	8	10

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.  
Para verificação e detalhamento da assinatura utilize o software Btr Signer ou o verificador de sua preferência.

Página 21

Praça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
e-mail: [edital@cabofrio.rj.gov.br](mailto:edital@cabofrio.rj.gov.br)

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região das Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

**CADERNO 04****AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA****CONSÓRCIO MARAZUL**

Apresenta, parcialmente, análise dos contratos vigentes, onde avalia de forma clara e objetiva relações contratuais entre o atual operador e demais agentes relacionados ao aeroporto, tendo como ressalva o fato de não ter tido acesso a todos os contratos solicitados junto ao atual operador, mesmo tendo procedido com elaboração de *due diligence*.

Apresenta estimativas de receitas, tanto tarifárias quanto não tarifárias, com avaliação das fontes de receita, bem como sua evolução temporal ao longo do período de concessão. Realiza recomendações segmentadas por atividade.

Produz análise de benchmarking e modelo de negócios, contemplando aeroportos com características similares, bem como apresenta, em seu modelo de negócios, análise SWOT.

Apresenta estimativa de custos de operação (OPEX), utilizando técnicas já conhecidas no mercado, como balizamento de preços em sistemas oficiais, bem como inclusão e comparação com benchmarking de aeroportos semelhantes.

Apresenta análise econômico-financeira completa, contendo método solicitado no Termo de Referência, onde inclui, claramente, a atratividade do negócio, e inclui, ainda, relatório completo de necessidade de investimentos, onde divide o mesmo em etapas claras e objetivas.

Detalha a vantagem do modelo proposto em se tratando de melhor utilização dos recursos públicos, incluindo cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos, bem como o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas e demais, conforme consta solicitado em Termo de Referência.

Cumpre com o prazo mínimo de 25 (vinte e cinco) anos em seu estudo.

**CONSÓRCIO LOGIT**

Apresenta, parcialmente, análise dos contratos vigentes, onde avalia de forma clara e objetiva relações contratuais entre o atual operador e demais agentes relacionados ao aeroporto.

Apresenta estimativas de receitas, tanto tarifárias quanto não tarifárias, com avaliação das fontes de receita, bem como sua evolução temporal ao longo do período de concessão. Realiza recomendações segmentadas por atividade.

Produz análise de benchmarking e modelo de negócios, contemplando aeroportos com características similares, bem como apresenta, em seu modelo de negócios, análise SWOT.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL

CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ

Apresenta estimativa de custos de operação (OPEX), utilizando técnicas já conhecidas no mercado, como balizamento de preços em sistemas oficiais, bem como inclusão e comparação com benchmarking de aeroportos semelhantes.

Apresenta análise econômico-financeira completa, contendo método solicitado no Termo de Referência, onde inclui, claramente a atratividade do negócio, inclui, ainda, relatório completo de necessidade de investimentos.

Detalha a vantagem do modelo proposto em se tratando de melhor utilização dos recursos públicos, incluindo cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos, bem como o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas e demais, conforme consta solicitado em Termo de Referência.

Cumpre com o prazo mínimo de 25 (vinte e cinco) anos em seu estudo.

**CONCLUSÃO**

Ambos os estudos atenderam de maneira satisfatória o solicitado pelo Termo de Referência, sendo o diferencial entre eles, o fato do consórcio MARAZUL ter buscado, por diversas vezes junto à Comissão de Concessão do Aeroporto de Cabo Frio, acesso a todos os contratos envolvendo o atual operador e terceiros.

Em se tratando da identificação de necessidade de investimentos, verifica-se uma abrangência maior e melhor no estudo do consórcio MARAZUL, onde detalha, em etapas, investimentos em quase todas as áreas do Aeroporto.

Considerando os investimentos propostos por ambos os consórcios em seus respectivos estudos, podemos ver uma grande disparidade de valores, onde o consórcio MARAZUL indica investimentos totais na ordem de R\$ 143.980.000,00 (cento e quarenta e três milhões, novecentos e oitenta reais) mais o pagamento anual de outorga variável correspondente a 4% (quatro por cento) da receita bruta apurada em ano anterior, enquanto o consórcio LOGIT prevê investimentos totais na ordem de R\$ 36.549.423,06 (trinta e seis milhões, quinhentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e vinte e três reais e seis centavos), além da isenção do pagamento de outorga variável durante os cinco primeiros anos.

Diante do exposto, fica declarado vencedor, no CADERNO 04 – ESTUDO ECONÔMICO-FINANCEIRO, o estudo apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, conforme pontuação abaixo descrita.


**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**
**TABELA 01  
CADERNO 4 – AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA**

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
a) A consistência e a coerência das informações que subsidiaram a realização dos projetos	10	10
b) A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor	10	10
c) A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelas respectivas autoridades de regulação e de fiscalização	10	10
<b>NOTA TOTAL TABELA 1</b>	<b>30</b>	<b>30</b>

**TABELA 02  
CADERNO 4 – AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA**

Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência	10	8

**CADERNO 05**
**ESTUDO DE VIABILIDADE JURÍDICA**
**CONSÓRCIO MARAZUL**

Apresentada modelagem e estruturação jurídica para reger a concessão do Aeroporto, incluindo análise institucional, legal e regulatória.

Realizadas análises dos fatores jurídicos e procedimentais, inclusive quanto ao tipo de licitação; critérios de habilitação técnica, jurídica e financeira dos licitantes; participação de

 Praça Tiradentes, 1.911, Centro, Cabo Frio-RJ  
 cedocabofrio@cabofrio.gov.br

Página 24

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

consórcios na licitação; garantias de proposta; critérios de julgamento; e condições de criação de Sociedade de Propósito Específico.

Detalhada matriz de risco com a sua adequada alocação entre as partes, bem como apontamento de garantias e medidas mitigadoras, inclusive arbitragem.

Apresentada descrição de direitos, obrigações e encargos das partes. Estruturação dos mecanismos de fiscalização, sanções e penalidades aplicáveis.

Apresentadas as minutas de Edital, Contrato, e demais instrumentos pertinentes, incluindo as cláusulas obrigatórias, disposição sobre os bens reversíveis, e regras do pagamento de outorga.

**CONSÓRCIO LOGIT**

Apresentada modelagem e estruturação jurídica para reger a concessão do Aeroporto, incluindo análise institucional, legal e regulatória.

Realizadas análises dos fatores jurídicos e procedimentais, inclusive quanto ao tipo de licitação; critérios de habilitação técnica, jurídica, e financeira dos licitantes; participação de consórcios na licitação; garantias de proposta; critérios de julgamento; e condições de criação de Sociedade de Propósito Específico.

Detalhada matriz de risco com a sua adequada alocação entre as partes, bem como apontamento de garantias e medidas mitigadoras, inclusive arbitragem.

Apresentada descrição de direitos, obrigações e encargos das partes. Estruturação dos mecanismos de fiscalização, sanções e penalidades aplicáveis.

Apresentadas as minutas de Edital, Contrato, e demais instrumentos pertinentes, disposição sobre os bens reversíveis, e regras do pagamento de outorga.

Não consta, na minuta de Contrato, cláusula contendo a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente, tal como exige o inciso XIII do Art. 23 da Lei nº 8987/1995.

**CONCLUSÃO**

Ambos os estudos atenderam de maneira satisfatória a demanda proposta, de maneira a cumprir adequadamente a sua finalidade, com precisão e tecnicidade suficientes ao atendimento do interesse público e coletivo tutelado.

Registra-se pequena ressalva quanto a omissão, por parte dos estudos do CONSÓRCIO LOGIT, em relação a cláusula contratual contendo a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente, tal como exige o inciso XIII do Art. 23 da Lei nº 8987/1995, que servirá, para efeitos de julgamento, como elemento de desempate.

Praca Presidente Vargas, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogccabofrio@cabofrio.rj.gov.br

Página 25


**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

Diante do exposto, fica declarado vencedor, no CADERNO 05 – ESTUDO DE VIABILIDADE JURÍDICA, o estudo apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, conforme pontuação abaixo descrita.

TABELA 01 CADERNO 5 – ESTUDOS DE VIABILIDADE JURÍDICA		
Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
a) A consistência e a coerência das informações que subsidiam a realização dos projetos	10	10
b) A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor	10	10
c) A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor e com as normas técnicas emitidas pelas respectivas autoridades de regulação e de fiscalização	10	8
<b>NOTA TOTAL TABELA 1</b>	<b>30</b>	<b>28</b>

TABELA 02 CADERNO 5 – ESTUDOS DE VIABILIDADE JURÍDICA		
Critério de Avaliação e Seleção	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
O atendimento ao escopo detalhado no Anexo I - Termo de Referência	10	10

 Praça Iriádenes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
 cgecol@cabofruirj.gov.br

Página 26

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ****DECISÃO**

Em análise dos estudos, e do detalhamento mediante relatório de julgamento acima disposto, passamos às conclusões finais e decisão.

Avaliando-se as condições sobre as quais recaem a apreciação do administrador público na tomada de decisão que melhor atenda o interesse público tutelado, podemos destacar as conclusões estabelecidas nos Estudos de Mercado e Estudos de Engenharia, já que nos demais estudos, não há contundentes divergências nas apresentações.

Nos Estudos de Mercado, o CONSÓRCIO MARAZUL demonstrou maior apreço às nuances típicas do procedimento, dando tratamento especial às repercussões da pandemia COVID-19, e utilizando descrição dos cenários entre vertentes padrão, pessimistas e otimistas, prestiglando a dinâmica típica do quadro fático, e a repercussão de uma variedade de acontecimentos imprevisíveis e inevitáveis, sendo prudente e razoável que o concessionário e o poder concedente tenham perspectiva e resiliência para uma flutuação do cenário previsto.

Noutro giro, o CONSÓRCIO LOGIT utilizou nos estudos variáveis em multicolinearidade, o que diminui a confiança do modelo, aumentando o erro padrão dos coeficientes, de maneira que as variáveis aplicadas podem se tornar estatisticamente insignificantes, deixando de desenvolver seu papel como variável explicativa, comprometendo, pois, as previsões dela decorrentes.

Quanto ao Caderno de Estudo de Engenharia, verificou-se, por parte do CONSÓRCIO MARAZUL a observância de não conformidades, que foram omitidas pelo CONSÓRCIO LOGIT. Tratam-se de não conformidades relevantes, devidamente evidenciadas, capazes de gerar embaraço às operações, razão pela qual sua omissão se revela considerável para fins de avaliação dos estudos.

Quanto a proposta de desenvolvimento do sítio aeroportuário, e anteprojeto de engenharia, insurge-se suntuosa divergência entre os estudos apresentados.

O CONSÓRCIO LOGIT propõe intervenções pontuais, de maneira que a maior parte da estrutura do aeroporto seja preservada ou aproveitada. O Terminal de Passageiros principal seria ampliado para uma dimensão total de 2709m<sup>2</sup>. As intervenções projetadas ocorreriam em uma etapa única. O investimento total previsto para o período de concessão seria de R\$ 36,5 milhões.

O CONSÓRCIO MARAZUL propõe uma intervenção bem mais expressiva. São planejadas intervenções em 3 fases, mediante gatilhos temporais e operacionais, considerando as condições atuais e projetadas de capacidade horária, volume anual, e capacidade operacional. É notavelmente prestigiada a vocação para aviação offshore, que se revela contundente vetor de desenvolvimento, face aos potenciais da região, que possibilita o atendimento a demanda petrolífera tanto da Bacia de Campos, quanto da Bacia de Santos, que se encontra em franca expansão em volume de operações, inclusive para os lotes pré-sal. A ampliação projetada para o Terminal de Passageiros principal levaria sua dimensão para 6000m<sup>2</sup> já na primeira fase do projeto. O investimento total previsto para o período de concessão seria de R\$ 143 milhões.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL****CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ**

Neste sentido, reitera que a pretensão motriz da administração pública, na opção de terceirizar a exploração e manutenção do aeroporto, é buscar no parceiro privado a capacidade técnica e a capacidade de investimento que não possui, devido às premissas basilares do orçamento público, notadamente vocacionada aos serviços públicos essenciais à coletividade.

Assim, a opção de investimentos modestos, e tendência a manutenção das instalações e infraestrutura em forma similar à que se encontra, se revela pouco atrativa a administração pública, que ao oposto disso, pretende que o equipamento se torne capaz de atendimento de grandes demandas, tornando-se fator de fomento ao comércio e indústria local, e, por sua vez, fator de geração de emprego e renda.

Neste sentido, a proposta de desenvolvimento apresentada pelo CONSÓRCIO MARAZUL se revela melhor estruturada, abrangente, e vocacionada a atender devidamente o crescimento potencial almejado, melhor atendendo, portanto, o interesse público e coletivo que guarnecce a questão.

Diante de todo o exposto, e da apuração geral de notas que seguem em anexo, fica declarado vencedor, o estudo de modelagem apresentado pelo CONSÓRCIO MARAZUL, para os devidos efeitos legais, passando a partir de então, a servir como base para o planejamento da pretendida concessão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, a vigorar para o período a partir de abril/2023.

Publique-se.

Cabo Frio, 05 de outubro de 2022.

GUSTAVO ANTÔNIO GUIMARÃES BERANGER  
PRESIDENTE

DELMIRES DE OLIVEIRA BRAGA  
MEMBRO

GUILHERME TEIXEIRA DE MELLO  
MEMBRO

THELSON ROBERTO BARROS CORTÉS  
MEMBRO

RAFAEL DOS SANTOS TRINDADE  
MEMBRO

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região das Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL  
CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO DE CABO FRIO-RJ****TABELA 04  
APURAÇÃO**

	CONSÓRCIO MARAZUL	CONSÓRCIO LOGIT
TABELA 01 – CADERNO 01	30	28
TABELA 01 – CADERNO 02	30	28
TABELA 01 – CADERNO 03	30	30
TABELA 01 – CADERNO 04	30	30
TABELA 01 – CADERNO 05	30	28
TABELA 02 – CADERNO 01	10	8
TABELA 02 – CADERNO 02	10	8
TABELA 02 – CADERNO 03	8	10
TABELA 02 – CADERNO 04	10	8
TABELA 02 – CADERNO 05	10	10
TABELA 03	4	4
<b>PONTUAÇÃO TOTAL</b>	<b>202</b>	<b>192</b>

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.  
Para verificação e detalhamento da assinatura utilize o software BRY Signer ou o verificador de sua preferência.

## **DOC. 08**

### **Avisos de Audiência e Consulta Públicas**



PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO  
Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro  
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO  
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÕES

## AVISO DE CONSULTA PÚBLICA

A COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÕES - CEP, repartição componente da Secretaria Municipal de Administração, neste ato representada pelo seu Presidente Guilherme Teixeira de Mello, considerando o trâmite para a nova concessão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, vem disponibilizar, para CONSULTA PÚBLICA, a Minuta de Edital e seus anexos, que estão disponíveis no Portal da Transparéncia da Prefeitura Municipal de Cabo Frio, e podem ser acessados através do link ou QR Code abaixo:

<https://www.transparencia.cabofrio.rj.gov.br/licitacaolist.php?id=864>



Cumpre informar que, será marcada, ainda, uma Audiência Pública, porém, qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento poderá ser feito através do e-mail: [cole@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cole@cabofrio.rj.gov.br)

  
GUILHERME TEIXEIRA DE MELLO  
PRESIDENTE  
Comissão Especial de Licitações

Página 1

Praça Trindade, 500, Centro, Cabo Frio - RJ  
[cole@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cole@cabofrio.rj.gov.br)



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO

# AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

A COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO, constituída através da Portaria Número 3.455 de 15 de fevereiro de 2022, neste ato representada pelo seu Presidente Thelson Roberto Barros Cortês, considerando o trâmite para a nova concessão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, vem tornar público que fará realizar AUDIÊNCIA PÚBLICA na data de 30 (trinta) de novembro do corrente ano, às 14:00 (quatorze horas), no auditório da Prefeitura Municipal de Cabo Frio, localizado na Praça Tiradentes, sem número, no centro de Cabo Frio – RJ.

Qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento poderá ser feito através do e-mail: [cogecol@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cogecol@cabofrio.rj.gov.br)

Cumpre informar que, tanto o Edital e seus anexos, quanto os estudos que norteiam a futura concessão, encontram-se no Portal da Transparência, e podem ser acessados através do link, ou do QR Code abaixo:

<https://www.transparencia.cabofrio.rj.gov.br/licitacaolistapublica.php?id=864>



**THELSON ROBERTO BARROS CORTÊS**

PRESIDENTE

Comissão Especial de Concessão Pública  
do Aeroporto Internacional de Cabo Frio

**DOC. 09**

**Contribuições do Consórcio LOGIT**

## À Comissão Especial de Licitações

**Assunto:** Apresentação de contribuições aos documentos disponibilizados em sede de consulta pública, para a *“concessão dos serviços públicos de administração das atividades aeroportuárias, operação, manutenção, segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial no Aeroporto Internacional de Cabo Frio”*.

### A) QUANTO À MINUTA DO EDITAL

	<u>CLÁUSULA</u>	<u>CONTRIBUIÇÃO / COMENTÁRIO</u>
I.	<p>7. PRAZO DO CONTRATO</p> <p>7.1. O prazo da CONCESSÃO é de 26 (vinte e seis) anos e 1 (um) mês, contados da expedição da ORDEM DE SERVIÇO, prorrogáveis, a critério do PODER CONCEDENTE, respeitadas hipóteses e condições contempladas no CONTRATO</p>	<p>A cláusula 7 do Edital prevê que o prazo de concessão é de “26 anos e um mês”. Em audiência pública realizada no dia 29/11/2022 às 14h00, foi informado que tal prazo se dá em razão do prazo de vigência do Convênio de Delegação n. 25/2014, firmado entre a União e o Município de Cabo Frio em 15/05/2014, pelo prazo de 35 anos.</p> <p>Os estudos econômico-financeiros, compilados no Caderno 4 - Avaliação Econômico-Financeira, ao tratarem do prazo da concessão limita a aduzir que o projeto possui retorno “médio de 25 anos”.</p> <p>Assim, o que se verifica é a <b><u>ausência de fundamentação válida para o prazo proposto</u></b>. Como é de conhecimento, o prazo da concessão é (ou deveria ser) reflexo de estudos econômico-financeiros, considerando o prazo necessário para a amortização dos investimentos, justificado tecnicamente e não simplesmente em função do prazo de vigência de outro instrumento jurídico, como o Convênio de Delegação. <b><u>Assim, sugere-se a revisão do prazo de concessão proposto com a publicação de justificativa válida.</u></b></p>
II.	<p>CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO</p> <p>13.1 DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO</p> <p>13.1. Poderão participar do LEILÃO, nos termos deste EDITAL, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, devidamente autorizadas a funcionar no país (...) isoladamente ou em consórcio</p> <p>13.1. Poderão participar do LEILÃO, nos termos deste EDITAL, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, devidamente autorizadas a funcionar no país, nos termos dos artigos 1.134 a 1.141 do Código Civil e do artigo 28, inciso V, da Lei Federal nº 8.666/1993, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que demonstrem cumprir com todos os requisitos de habilitação previstos neste EDITAL, observadas as demais condições estabelecidas</p>	<p>Nos termos da cláusula 13.1 do Edital, é permitido participar do Leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, devidamente autorizadas a funcionar no país (...) isoladamente ou em consórcio.</p> <p>As regras para participação em consórcio foram dispostas na cláusula 14 do Edital. <b><u>Porém, não há qualquer cláusula acerca das regras para participação de empresa estrangeira. Tais delimitações são importantes para conferir transparência ao procedimento e segurança jurídica a eventuais interessados.</u></b></p> <p>Assim, <b><u>sugere-se a inclusão de cláusula (entre as atuais cláusulas 13 e 14 do Edital) com as referidas regras</u></b>, utilizando-se como parâmetro as dispostas nos editais das rodadas de concessões aeroportuárias federais, tal como o Edital do Leilão nº 01/2022, da mais recente 7ª Rodada (cláusulas 3.4 a 3.9), analisados e aprovados pela ANAC e pelo TCU.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se, ainda, que toda a documentação publicada seja reanalisaada a fim de inserir as disposições</p>

	<p>relacionadas à participação de empresas estrangeiras. Por exemplo, a cláusula de habilitação jurídica (cláusula 20.A do Edital) deve ser revista, a fim de que sejam inseridas as <b><u>exigências adicionais às pessoas jurídicas estrangeiras em funcionamento no Brasil</u></b> (a saber, decreto de autorização e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir – tal como as cláusulas 4.34 e 4.35 do Edital do Leilão nº 01/2022, da mais recente 7ª Rodada), por exemplo.</p>
<p><b>III</b></p> <p><b>15. DAS LIMITAÇÕES À PARTICIPAÇÃO</b></p> <p>15.2. As EMPRESAS AÉREAS, suas CONTROLADORAS, CONTROLADAS e COLIGADAS não poderão participar deste LEILÃO. Também não poderão participar as CONTROLADAS e COLIGADAS de empresas CONTROLADORAS de EMPRESAS AÉREAS.</p> <p>15.3. É vedada a participação de EMPRESAS AÉREAS e demais entidades relacionadas no item 15.2 acima, de qualquer forma, inclusive por acordo de acionistas, na CONCESSIONÁRIA, durante todo o prazo da CONCESSÃO.</p> <p>15.4. Os itens 15.2 e 15.3 acima também se aplicam às empresas gestoras de frotas de aeronaves, suas CONTROLADORAS, CONTROLADAS e COLIGADAS.</p> <p>15.4. Os itens 15.2 e 15.3 acima também se aplicam às empresas gestoras de frotas de aeronaves, suas CONTROLADORAS, CONTROLADAS e COLIGADAS.</p>	<p>O item 15.2. do Edital afirma que não poderão participar do leilão as empresas aéreas, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas de empresas controladoras de empresas aéreas.</p> <p>Além disso, a cláusula 15.3 do Edital afirma que é vedada a participação de empresas aéreas e demais entidades mencionadas na cláusula 15.2 de qualquer forma, inclusive por acordo de acionistas, na concessionária, durante todo o prazo da concessão.</p> <p>Ocorre que tal restrição é injustificada e restritiva à competitividade. <b><u>Para que não o seja, sugere-se que a referida vedação se refira apenas à participação isolada destas empresas, possibilitando, assim, a participação de empresas aéreas, suas controladoras, controladas e coligadas, bem como as controladas e coligadas de empresas controladoras de empresas aéreas como membro de consórcio</u></b>, observadas disposições específicas, como a participação em até um limite percentual do Consórcio, considerada a soma das participações.</p> <p><b><u>Além disso, sugere-se a exclusão da cláusula 15.4 do Edital, por não haver fundamento para que a vedação de participação seja estendida às empresas gestoras de frotas de aeronaves, suas controladoras, controladas e coligadas.</u></b></p> <p>As sugestões estão de acordo com a regra adotada nos editais das rodadas de concessões aeroportuárias federais, tal como o Edital do Leilão nº 01/2022, da mais recente 7ª Rodada (cláusulas 3.16 a 3.18), analisados e aprovados pela ANAC e pelo TCU.</p>
<p><b>IV</b></p> <p><b>18. DOS REPRESENTANTES</b></p> <p>18.2. A comprovação dos poderes de representação dos REPRESENTANTES CREDENCIADOS se dará:</p> <p>18.2.1. No caso de PROPONENTES que sejam empresas brasileiras, mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da PROPONENTE, todos os atos referentes ao LEILÃO (incluindo os</p>	<p>Nos termos da cláusula 18.2.1 do Edital, empresas brasileiras proponentes podem comprovar os poderes de representação de seus representantes apenas por meio de instrumento de procuração.</p> <p>Contudo, é possível que o representante credenciado de empresas brasileiras sejam os seus representantes legais. Assim, <b><u>sugere-se a inclusão de subcláusula, a fim de que se permita que a comprovação, em caso de as proponentes serem empresas brasileiras, mediante apresentação dos</u></b></p>

<p>poderes de receber citação, representar a PROPONENTE administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos), acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s);</p>	<p><b><u>atos constitutivos e atas de eleição e/ou certidão simplificada, em se tratando de representantes legais estatutários ou administradores.</u></b></p>
<p>V N/A – sugestão de inclusão de cláusula</p>	<p>O Edital publicado não prevê a apresentação de garantia da proposta. Além disso, o Caderno 5 – Estudos de viabilidade jurídica não menciona ou justifica a sua não exigência.</p> <p>A fim de que seja conferida maior segurança ao poder público, ao projeto e aos usuários, sugere-se <b><u>a inclusão de garantia da proposta</u></b>, limitada a 1% do valor estimado para a contratação (nos termos do art. 31, III da Lei 8.666/93).</p> <p>Tal exigência se revela como um importante instrumento para medir a qualificação econômico-financeira dos participantes e também de impedir que aventureiros, aqueles que não têm condições de arcar com os futuros compromissos, participem da licitação.</p> <p>As sugestões estão de acordo com a regra adotada nos editais das rodadas de concessões aeroportuárias federais, tal como o Edital do Leilão nº 01/2022, da mais recente 7ª Rodada, analisados e aprovados pela ANAC e pelo TCU (cláusulas 4.13 a 4.21).</p> <p>Nesse sentido, sugere-se, ainda, que toda a documentação publicada seja reanalisada a fim de inserir as disposições relacionadas à garantia da proposta. Por exemplo, a cláusula 22.1. do Edital, que indica as condições para participação da proponente na sessão pública do leilão, deve incluir a previsão de necessidade de apresentação prévia da garantia da proposta nas condições estabelecidas.</p>
<p>VI</p> <p><b>20. DA HABILITAÇÃO</b>  <i>D. Da Habilidade Técnica</i></p> <p>20.16. A comprovação da habilitação técnica dar-se-á por meio da apresentação de:</p> <p>a. Apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) em nome da PROPONENTE ou de consorciada, no caso de PROPONENTE em consórcio, fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado que demonstre(m) experiência na operação de aeródromo com características semelhantes aos do AEROPORTO, considerando como parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da LICITAÇÃO:</p>	<p>Quanto à qualificação técnico-operacional prevista na cláusula 20.16 “a” do Edital, considerando:</p> <p>(i) a vocação do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ para o transporte de cargas, sendo um importante ativo da cadeia logística de comércio exterior, armazenagem e distribuição de cargas, o que foi refletido na celebração do Acordo de Cooperação entre o Município de Cabo Frio e o Estado do Rio de Janeiro, em setembro/2021, com a finalidade de unificar esforços para consolidar esta posição; e (ii) a necessidade de que o novo operador aeroportuário possua expertise no processamento de cargas, diante da sua parcela de relevância para o aeroporto objeto do certame, já que, inclusive, o processamento de cargas é responsável pela segunda parcela mais importante da receita do Aeroporto e contribui substancialmente com a geração de impostos em favor do município (ISS); <b><u>sugere-se a inclusão de exigência de apresentação de atestado que comprove a experiência no processamento em um único ano de, no mínimo, 50% do</u></b></p>

	<p>i. Aeródromo que tenha movimentado o mínimo de *** passageiros/ano, sendo que pelo menos *** passageiros tenham sido transportados por aeronaves de asa rotativa (helicópteros) e pelo menos *** passageiros tenham sido provenientes da aviação regular (quantitativo correspondente a até 50% dos praticados atualmente pelo Aeroporto); e</p> <p>ii. Aeródromo que tenha movimentado o mínimo de *** operações de pousos e decolagens de aeronaves de asa rotativa (helicópteros) e com movimento mínimo de *** operações de pousos e decolagens de aeronaves regulares. (quantitativo correspondente a até 50% dos praticados atualmente pelo Aeroporto)</p>
VII	<p><b>CAPÍTULO VI - CONDIÇÕES PARA A FORMALIZAÇÃO DO CONTRATO</b></p> <p><b>31. DA ORDEM DE SERVIÇO</b></p> <p>31.1. A ORDEM DE SERVIÇO será emitida pelo PODER CONCEDENTE em até 90 (noventa) dias após a data de assinatura do CONTRATO.</p> <p>31.2. A CONCESSIONÁRIA somente assumirá os serviços objeto do LEILÃO quando da emissão da ORDEM DE SERVIÇO.</p> <p><b>quantitativo de carga aérea internacional processada no ano anterior.</b></p> <p>Com isso, pretende-se garantir que o Município de Cabo Frio selecione o licitante apto, tecnicamente, para a assunção dos serviços concedidos, atendendo-se o interesse público.</p> <p>Desta forma, seriam exigidos três atestados técnico-operacionais, <b>cumulativos</b>: (i) comprovação de movimentação mínima de passageiros/ano, (ii) comprovação de processamento mínimo de carga aérea internacional e (iii) comprovação de movimentação mínima de operações de pousos e decolagens.</p> <p>Tal atestação técnica foi exigida no Edital nº 228/2019 (Aeroporto Municipal Serafim Enoss Bertaso - cláusula 9.1.5.2.a.2); no Edital Concorrência SETOP 26/2014 (Aeroporto Regional Da Zona Da Mata - cláusulas 10.6.3 a 10.6.5); no Edital de Concorrência AGERBA nº 30/2018 (Aeroporto de Ilhéus - cláusula 08.01.04.a.2) e no Edital de Concorrência Pública AGERBA nº 31/2018 (Novo Aeroporto de Vitória da Conquista "Glauber Rocha" - cláusula 08.01.04.a.2).</p> <p>O "Caderno 5 – Estudos de Viabilidade", disponibilizado para consulta pública, afirma, no item 10.17.3, que a emissão da ordem de serviço deve coincidir com o término do período de transição. Ainda, a minuta do contrato define período de transição como sendo <i>"período compreendido entre a data de assinatura deste CONTRATO e a emissão da ORDEM DE SERVIÇO, durante o qual será feito o processo de transição da prestação dos serviços objeto deste CONTRATO para a CONCESSIONÁRIA"</i>. Além disso, o item 2.14 do Contrato dispõe que <i>"o PODER CONCEDENTE deverá emitir a ORDEM DE SERVIÇO na data de término do PERÍODO DE TRANSIÇÃO, de modo a garantir a segurança e a continuidade dos SERVIÇOS"</i>.</p> <p>Apesar disso, nos termos da seção II da minuta do Contrato, o período de transição terá duração de até 60 dias, porém, na cláusula 31 do Edital ora referenciada, prevê-se que a ordem de serviço será emitida em até 90 dias. Ou seja, <b><u>a ordem de serviço não coincide com o término do período de transição</u></b>, como haveria de ser.</p> <p>Há, assim, <b><u>nítido conflito no cronograma de datas fixado, razão pela qual sugere-se o seu ajuste e compatibilização, adequando-se todo o Edital, a minuta do contrato e seus anexos.</u></b></p>

**B) QUANTO AO ANEXO I DA MINUTA DO EDITAL – PROPOSTA ECONÔMICA****CLÁUSULA****CONTRIBUIÇÃO/ COMENTÁRIO**

VIII CONSIDERANDO QUE:  (...)  (VII) QUE O PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA FIXA SERÁ FEITO EM ATÉ 5 (CINCO) DIAS ÚTEIS APÓS A EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO	<p>O ANEXO I da Minuta do Edital, que trata do modelo da Proposta Econômica, aduz que “o pagamento do Valor de Outorga Fixa será feito em até 5 (cinco) dias úteis após a emissão da ORDEM DE SERVIÇO”, ou seja, que o pagamento da outorga fixa se dará em parcela única, após a emissão da ordem de serviço.</p> <p>Ocorre que a cláusula 2.20 da Minuta do Contrato prevê que a outorga fixa será paga em duas parcelas, sendo a primeira 05 dias após a assinatura do contrato e a segunda 05 dias após a emissão da ordem de serviço. Veja:</p> <p>2.20. A OUTORGA FIXA ofertada pela CONCESSIONÁRIA é de R\$ [•] (valor da proposta vencedora), a ser paga em 02 (duas) parcelas, nos seguintes termos:</p> <p>2.20.1. A primeira parcela corresponderá a 30% (trinta por cento) do VALOR DE OUTORGA FIXA e será paga no prazo de até 5 (cinco) dias após a assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.</p> <p>2.20.2. A segunda e última parcela, correspondente a 70% (setenta por cento) do VALOR DE OUTORGA FIXA, será paga pela CONCESSIONÁRIA, devidamente atualizada pelo IPCA/IBGE, no prazo de até 5 (cinco) dias após a emissão da ORDEM DE SERVIÇO.</p> <p>Assim, há conflito entre as disposições que preveem formas distintas de pagamento da outorga fixa. Assim, <u>sugere-se a revisão dos documentos para que as disposições sejam compatibilizadas, a fim de prever o mesmo regramento, garantindo-se a necessária segurança jurídica.</u></p>
---	---

**C) QUANTO AO ANEXO VI MINUTA DO EDITAL DE LICITAÇÃO – MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO E ANEXOS****CLÁUSULA****CONTRIBUIÇÃO/ COMENTÁRIO**

IX Seção III – Do Prazo de Vigência  2.15. O CONTRATO terá prazo de vigência de 26 (vinte e seis) anos e 1 (um) mês, contados a partir da data de emissão da ORDEM DE SERVIÇO.	Pelos mesmos motivos dispostos quando do comentário à cláusula 7 do Edital, faz-se importante revisar a cláusula 2.15 da minuta do Contrato.  Isto porque, a cláusula 2.15 da minuta do contrato prevê o prazo de “26 anos e um mês”, sendo que, em audiência pública realizada no dia 29/11/2022 às 14h00, foi informado que o prazo da concessão foi assim fixado em razão do prazo de vigência do Convênio de Delegação n.
--	---

	<p>25/2014, firmado entre a União e o Município de Cabo Frio em 15/05/2014, pelo prazo de 35 anos.</p> <p>Os estudos econômico-financeiros, compilados no Caderno 4 - Avaliação Econômico-Financeira, ao tratar do prazo da concessão limita a aduzir que o projeto possui retorno “médio de 25 anos”.</p> <p>Assim, o que se verifica é a ausência de fundamentação válida para o prazo proposto. Como é de conhecimento, o prazo da concessão é (ou deveria ser) reflexo de estudos econômico-financeiros, considerando o prazo necessário para a amortização dos investimentos, justificado tecnicamente e não simplesmente em função do prazo de vigência de outros instrumentos jurídicos, como o Convênio de Delegação. <b><u>Desta forma, sugere-se a revisão do prazo de concessão proposto com a publicação de justificativa válida.</u></b></p>	
<b>X</b>	<p>Seção I - Direitos e Deveres da CONCESSIONÁRIA</p> <p>Subseção V - Dos Investimentos</p> <p>3.29. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a executar, por sua conta e risco e observando a matriz de riscos deste CONTRATO, os investimentos necessários para a garantia dos padrões operacionais definidos no PEA e demais ANEXOS deste CONTRATO.</p> <p>(...)</p> <p>3.31. São obrigações da CONCESSIONÁRIA :</p> <p>(...)</p> <p>b) Realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do AEROPORTO com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no PEA.</p>	<p>As cláusulas 3.29 e 3.31 do Contrato prevêem que a concessionária deve realizar os investimentos de modo a garantir os “padrões operacionais definidos no PEA” e para “manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do AEROPORTO com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no PEA.”</p> <p>No entanto, como será detalhado a seguir, em comentário específico ao “Anexo I - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)”, o PEA não apresenta, em nenhum momento, padrões operacionais a serem atingidos, nem estabelece como medir a capacidade dos componentes operacionais.</p> <p>Deste modo, sugere-se que <b><u>os documentos editalícios, especialmente o contrato e o mencionado “Anexo I - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)”, sejam amplamente revistos de modo a se tornarem compatíveis e, de fato, preverem os necessários padrões operacionais.</u></b></p>
<b>XI</b>	<p>Seção I - Direitos e Deveres da CONCESSIONÁRIA</p> <p>Subseção VI - Da Governança Corporativa</p> <p>3.32. A CONCESSIONÁRIA deverá observar padrões de governança corporativa e adotar</p>	<p>A subseção VI do Contrato dispõe sobre Governança Corporativa e informações financeiras de forma superficial, deixando de prever obrigações da concessionária importantes, previstas, inclusive na minuta de contrato da 7ª rodada das concessões aeroportuárias federais, integrante do Edital nº 01/2022 (Cláusulas 3.1.46 a 31.1.49).</p>

<p>contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas.</p> <p>3.33. Deverá a CONCESSIONÁRIA apresentar ao MUNICÍPIO, anualmente, até o dia 30 de abril, o valor das RECEITAS BRUTAS (RB), que serão utilizadas como base de cálculo para a determinação do VALOR DE OUTORGA VARIÁVEL anual, nos termos da Cláusula 2.23.</p> <p>3.34. Manter atualizado o inventário e o registro dos BENS REVERSÍVEIS, conforme previsto no CONTRATO e na regulamentação vigente.</p>	<p><b><u>Sugere-se, assim, a revisão da cláusula para que preveja as disposições apresentadas, a fim de conferir maior segurança ao Poder Concedente.</u></b></p>
<p><b>XII</b> Subseção VII – Do Capital Social</p> <p>3.35. Cabe à CONCESSIONÁRIA, durante a vigência do CONTRATO, manter capital social subscrito e integralizado conforme valor mínimo exigido no EDITAL, vedada, em qualquer hipótese, sua redução sem a prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE.</p> <p>3.36. Será condição para a assinatura do presente CONTRATO a integralização do capital social mínimo exigido no EDITAL.</p>	<p>A subseção VII do contrato prevê a integralização do capital social mínimo como exigência de assinatura do contrato. Além disso, não prevê a possibilidade de redução do capital social previsto ao longo da execução contratual.</p> <p>Ocorre que tem sido considerada uma boa prática o estabelecimento de marcos para que a integralização total seja efetivada, bem como a possibilidade de redução do capital social exigido, mediante aprovação prévia do Poder Concedente.</p> <p>Tais permissivos contratuais reduzem o fardo dos inúmeros desembolsos a serem realizados pela concessionária logo na assinatura do contrato, muitas vezes de forma desarrazoada, sem que haja qualquer prejuízo ao poder concedente.</p> <p>Tanto é assim que as concessões aeroportuárias federais adotaram este modelo. A minuta do contrato da 7<sup>a</sup> rodada, integrante do Edital nº 01/2022, por exemplo, prevê:</p> <p style="text-align: center;">Subseção VIII – Do Capital Social</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. manter capital social subscrito, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, R\$ _____ ;</li> <li>2. integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato para os Blocos Aviação Geral e Norte II; e</li> <li>ii. o 72º (septuagésimo segundo) mês da data de eficácia do contrato para o Bloco SP/MS/PA/MG.</li> </ul> </li> <li>2.1. Após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, poderá ser mantido capital social subscrito e integralizado, em moeda corrente nacional, de, no mínimo: i. R\$ 226.085.575,85</li> </ol>

	<p>(duzentos e vinte e seis milhões, oitenta e cinco mil, quinhentos e setenta e cinco reais e oitenta e cinco centavos) para o Bloco Aviação Geral;</p> <p>ii. R\$ 166.622.758,81 (cento e sessenta e seis milhões, seiscentos e vinte e dois mil, setecentos e cinquenta e oito reais e oitenta e um centavos) para o Bloco Norte II;</p> <p>iii. R\$ 1.601.150.194,41 (um bilhão, seiscentos e um milhões, cento e cinquenta mil, cento e noventa e quatro reais e quarenta e um centavos) para o Bloco SP/MS/PA/MG;</p> <p>3. A concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para a redução dos valores previstos no item 2, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais.</p>
XIII	<p><b>Subseção XIII – Das Garantias de Execução Contratual</b></p> <p>3.66. Em garantia do bom cumprimento das obrigações assumidas neste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA, previamente à sua assinatura, conforme estabelecido no EDITAL, prestou GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO no montante de R\$ 7.111.702,08 (sete milhões, cento e onze mil, setecentos e dois reais e oito centavos), correspondente a 5% (cinco por cento) do valor referencial previsto nos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeira da Concessão para a realização dos investimentos obrigatórios descritos no PEA, na forma estabelecida no artigo 56 da Lei federal nº 8.666/93.</p> <p>3.67. A GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO será, a cada ano da CONCESSÃO, proporcionalmente reduzida para corresponder sempre a 5% (cinco por cento) do valor remanescente dos investimentos obrigatórios previstos no PEA.</p> <p>3.67.1. Após a realização de todos os investimentos obrigatórios previstos no PEA, a CONCESSIONÁRIA deverá manter, até o final do CONTRATO, a GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO no valor mínimo de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).</p> <p>3.67.2. O valor da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO será anualmente reajustado</p> <p>A subseção XIII da minuta contratual dispõe sobre a garantia de execução do contrato, contudo, não há especificação acerca de quais modalidades serão aceitas e, ainda, quais as condições para aceitação de cada uma delas.</p> <p>Em leitura ao Anexo II do Contrato, que dispõe sobre os “modelos e condições mínimas para garantia contratual e garantia de execução prestada pela concessionária” e apresenta os termos e condições mínimas do seguro garantia e o modelo de fiança bancária, pode-se aduzir que estas são as modalidades permitidas. Contudo, não há qualquer indicativo de aceitação de caução em dinheiro ou títulos de dívida pública – o que é usual.</p> <p>Assim, sugere-se a <b><u>revisão da subseção XIII de modo que seja clara e específica, passando a constar, expressamente, quais as modalidades de garantia permitidas</u></b>, nos moldes, por exemplo, da subseção XI da minuta de contrato da 7<sup>a</sup> rodada de concessões federais, integrante do Edital nº 01/2022, que prevê as seguintes possibilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b) caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;</li> <li>c) seguro-garantia</li> <li>d) fiança bancária</li> </ul> <p>Indicando, além disso, quais os critérios de aceitação de cada uma das modalidades previstas.</p>

pelos mesmos índices de REAJUSTE previstos neste CONTRATO.

3.68. A GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO oferecida deverá ter vigência mínima de 12 (doze) meses e não poderá conter qualquer tipo de ressalva ou condição que possa dificultar ou impedir sua execução ou que possa deixar dúvidas quanto à sua firmeza.

3.69. Se houver prorrogação no prazo de vigência do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA fica obrigada a providenciar a renovação da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO.

3.70. Em até 15 dias contados a partir da data de vencimento da apólice anterior, a CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar a nova GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO ao PODER CONCEDENTE.

3.71. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas neste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE poderá recorrer à GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO caso a CONCESSIONÁRIA:

a) Cause dano ao PODER CONCEDENTE por ação ou omissão na prestação dos SERVIÇOS, desde que comprovado;

b) Não proceda ao pagamento de multas que lhe forem aplicadas pelo PODER CONCEDENTE em decorrência de atos relacionados ao descumprimento do presente CONTRATO;

c) Não entregue os BENS REVERSÍVEIS, ao final da CONCESSÃO, na forma estabelecida neste CONTRATO.

3.73. As despesas decorrentes da prestação da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO correrão exclusivamente por conta da CONCESSIONÁRIA.

3.74. A CONCESSIONÁRIA deverá repor os valores porventura utilizados para cobertura de quaisquer obrigações de pagamento abrangidas pela GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da efetiva utilização, independente de disputa/discussão, judicial ou administrativa, de dolo ou culpa.

<p>3.75. A CONCESSIONÁRIA deverá responder pela diferença de valores, na hipótese de a GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO não ser suficiente para cobrir o valor de todas as obrigações de pagamento por ela abrangidas, podendo ser cobrada por todos os meios legais admitidos.</p> <p>3.76. A GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO prestada será restituída ou liberada após 30 (trinta) dias contados da data de extinção deste CONTRATO.</p> <p>3.77. A restituição ou liberação da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO dependerá da comprovação do integral cumprimento de todas as obrigações trabalhistas e previdenciárias da CONCESSIONÁRIA .</p>	
<p><b>XIV</b></p> <p><b>CAPÍTULO XII- DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO</b></p> <p><b>12. Da Extinção da Concessão</b></p> <p><b>12.1.</b> A CONCESSÃO será considerada extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer:</p> <p>i. Término do prazo do CONTRATO;</p> <p>ii. Encampação;</p> <p>iii. Caducidade;</p> <p>iv. Rescisão;</p> <p>v. Anulação;</p> <p>vi. Falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA ;</p> <p>vii. Caso fortuito ou força maior sem a possibilidade de retomada do CONTRATO; e</p> <p>viii. Denúncia ou rescisão do CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO.</p> <p>12.2. Extinto o presente CONTRATO, por qualquer um dos motivos especificados na subcláusula anterior, as PARTES realizarão o levantamento e as avaliações dos BENS REVERSÍVEIS para fins de apuração e determinação do montante de indenização prévia devida à CONCESSIONÁRIA.</p> <p>12.3. Em ocorrendo a extinção da CONCESSÃO, o PODER CONCEDENTE poderá, a seu exclusivo critério, e desde que observada a legislação vigente, assumir os contratos celebrados pela CONCESSIONÁRIA com terceiros necessários à continuidade dos SERVIÇOS, incluindo-se, dentre estes, os contratos de financiamento para execução de</p>	<p>A cláusula 12 da minuta do contrato prevê as hipóteses de extinção da concessão.</p> <p>Apesar de prevê-las, não é disposto o detalhamento necessário. Por exemplo, não há disposições usuais – dispostas, inclusive, na minuta do contrato da 7ª rodada de concessões aeroportuárias federais (Capítulo XIII), como (i) “dois anos antes do término do prazo de vigência do Contrato, a Concessionária deverá apresentar à ANAC e/ou ao PODER CONCEDENR a documentação técnica e administrativa, bem como as orientações operacionais necessárias”; (ii) “ao término da Concessão, o PODER CONCEDENTE irá vistoriar o Aeroporto e lavrar o Termo de Recebimento Definitivo da sua operação. Após a lavratura deste Termo, a Concessionária deverá transferir ao PODER CONCEDENTE, ou para quem ele indicar, a operação do Aeroporto” ou (iii) “Extinta a Concessão, retornam automaticamente à União os bens reversíveis, nos termos da regulamentação”.</p> <p>Além disso, não é especificado como a elaboração do “levantamento e as avaliações dos bens reversíveis”, disposta da cláusula 12.2. da minuta publicada, será realizada em conjunto pelas partes.</p> <p>Assim, <b><u>sugere-se a sua revisão integral da cláusula 12 para que passe a constar os detalhamentos necessários, a fim de conferir segurança jurídica e evitar discussões desnecessárias na gestão contratual.</u></b></p>

	<p>obras ou serviços e que não comportem período de amortização superior ao prazo restante ao término da CONCESSÃO.</p> <p>12.3.1. Na impossibilidade de cumprimento do disposto nesta subcláusula, em virtude de recusa do ente financiador ou qualquer outro motivo, a indenização a ser paga à CONCESSIONÁRIA contemplará os valores necessários para a quitação integral e imediata de todos os valores decorrentes dos financiamentos em curso.</p>
XV	<p><b>CAPÍTULO XIII – DA REVERSÃO DOS BENS REVERSÍVEIS</b></p> <p>13. Da reversão dos Bens Reversíveis</p> <p>(...)</p> <p>13.8. Caberá à CONCESSIONÁRIA retirar todos os bens não reversíveis, no prazo fixado no Relatório Provisório de Reversão.</p> <p>13.9. Retirados os bens não reversíveis e verificado o integral cumprimento das determinações do Termo Provisório de Devolução, o PODER CONCEDENTE elaborará o Termo Definitivo de Devolução, com o objetivo de liberar a CONCESSIONÁRIA de todas as obrigações inerentes aos BENS REVERSÍVEIS.</p> <p>(...)</p>

#### **D) QUANDO AO ANEXO VII DA MINUTA DE CONTRATO – MATRIZ DE RISCOS**

##### **CLÁUSULA**

##### **CONTRIBUIÇÃO/ COMENTÁRIO**

XVI	<p><b>ANEXO VII – MATRIZ DE RISCOS</b></p> <p>(...)</p> <p><b>2.1 Projetos de engenharia (1):</b> Erros, omissões ou alterações de projetos de engenharia, incluindo metodologia de execução, e/ou de tecnologia da CONCESSIONÁRIA, independentemente do aceite do PODER CONCEDENTE <b>Privado</b></p> <p><b>2.2 Projetos de engenharia (2):</b></p>	<p>Sugere-se <b>a revisão da matriz de riscos do Contrato, como um todo</b>, visto que destoante da boa técnica de alocação de riscos à parte com melhor condição de evitá-los, mitigá-los ou gerenciá-los.</p> <p>Riscos relativos a engenharia (projetos de engenharia e dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, itens 2.1 e 2.2 e 5.10 da Matriz de Riscos) são atribuídos à concessionária. No entanto, a flexibilidade da concessionária para elaborar os projetos é extremamente limitada por conta das rígidas diretrizes estabelecidas pelo PEA quanto à área total de terminal de ser construída, quanto à demolição de estruturas existentes e quanto à</p>
-----	--	--

<p>Identificação de vícios, defeitos, irregularidades e inconformidades nas construções e reformas de edificações</p> <p><b>Privado</b></p> <p>(...)</p> <p>4.11 Mudanças nas especificações do serviço exigidas pela ANAC:</p> <p>Novos custos gerados por mudanças exigidas pela ANAC nas especificações do serviço Público</p> <p><b>Público</b></p> <p>(...)</p> <p>5.10 Dimensionamento da infraestrutura aeroportuária:</p> <p>Responsabilidade pela manutenção/ampliação dos componentes da infraestrutura aeroportuária de acordo com a demanda</p> <p><b>Privado</b></p>	<p>exigência de construção de um módulo operacional provisório – como destacado nos comentários relacionados ao PEA.</p> <p>Por outro lado, a matriz de riscos do projeto prevê a alocação de riscos de forma desarrazoada ao Poder Concedente, sem correspondência, inclusive, com a matriz de riscos utilizada pela ANAC nas rodadas de concessões aeroportuárias federais.</p> <p>Como exemplo, pode-se citar a cláusula 4.11 da matriz de riscos disponibilizada pelo Município que prevê como responsabilidade do poder público os custos gerados por mudanças exigidas pela ANAC nas especificações do serviço Público. Usualmente, prevê-se que é risco da concessionária “os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato”, observado o risco do poder concedente quanto aos “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC” (cláusula 5.5.25 da minuta de contrato do recente Edital nº 01/2022 – 7ª rodadas das concessões aeroportuárias federais).</p> <p>A alocação desarrazoada ao poder pública poderá fazer com que o Poder Concedente deixe de receber parcial ou totalmente – a depender do reequilíbrio calculado em favor da Concessionária – a outorga variável prevista e considerada nos estudos, em razão das sucessivas e frequentes compensações realizadas nas revisões contratuais visando ao reequilíbrio (previstas nas cláusulas 7.15 e 7.18).</p> <p>Além disso, a matriz de riscos não possui o nível de detalhamento necessário à caracterização do risco, abrangência de responsabilidade da parte à qual o risco esteja alocado e das medidas necessárias a evitar, mitigar e gerenciar o risco (seja por parte da Concessionária, seja por parte do Poder Público).</p> <p>Assim, <u>sugere-se a revisão da matriz de risco do projeto, considerando que a alocação ineficiente poderá causar insegurança jurídica</u> aos interessados, bem como <u>desequilibrar, sobremaneira, o contrato, maculando-o.</u></p>
---	--

**DOC. 10**

**Ata da Sessão**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**

Fl. \_\_\_\_\_  
Rob. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578.

**ATA DE SESSÃO Nº 01/2023**

Chamamento Público nº 01/2022

PMI nº 01/2022

**COMISSÃO ESPECIAL DE CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO**

Ao trigésimo dia do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e três, às 14 horas e 39 minutos, na Sede da Prefeitura Municipal de Cabo Frio, situada na Praça Tiradentes, s/n – Centro, Cabo Frio – RJ 28906-290, reuniu-se a Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, com a presença de todos os membros da comissão: THELSON ROBERTO BARROS CORTÉS, Subprocurador de Licitações e Contratos, Portaria 1826/2021; GUSTAVO ANTÔNIO GUIMARÃES BERANGER, Assessor Especial I, Portaria 618/2021; DELMIRES DE OLIVEIRA BRAGA, Chefe de Gabinete do Prefeito, Portaria 3004/2021; GUILHERME TEIXEIRA DE MELLO, Presidente da Comissão Permanente de Licitação, Portaria 1881/2021; RAFAEL DOS SANTOS TRINDADE, Secretário-Adjunto de Assuntos Urbanísticos, Portaria 138/2021; VITOR MARTIM DE ALMEIDA LEITE, Assessor Especial I, Portaria nº 2083/2021; VINICIUS DIAS, Secretário Adjunto de Receita, Portaria nº 105/2021.

**DESENVOLVIMENTO:**

Iniciada sessão, ficou reiterado que a pauta para os trabalhos seria a apreciação e deliberação acerca dos questionamentos formulados sobre a Minuta de Edital de Licitação e seus anexos, formulados através de audiência pública, consulta pública, e representações protocoladas junto a esta Comissão.

Ficam estabelecidos os Itens suscitados em audiência pública, consulta pública, e representações a serem apreciados acerca da minuta do Edital de Licitação:

I - HABILITAÇÃO TÉCNICA - EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA EM OPERAÇÃO DE ASA ROTATIVA (Helicóptero);

II - HABILITAÇÃO TÉCNICA - EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA - AERÓBROMO CLASSE I OU CLASSE II;

Praça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
cabo.frio@cabofrio.rj.gov.br

Página 1

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**

Fl. \_\_\_\_\_  
Rú. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578

**III - HABILITAÇÃO TÉCNICA - EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA -  
SEGMENTOS OPERACIONAIS;****IV - CONDIÇÃO DE PAGAMENTO DA OUTORGA - PAGAMENTO DIVIDIDO  
EM DUAS ETAPAS, OU PAGAMENTO A VISTA;****V - INVESTIMENTO NO TERMINAL DE PASSAGEIROS COMERCIAL -  
INCREMENTO DE CONDICIONANTES;**

Estabelecida a pauta, passamos ao desenvolvimento.

**I - HABILITAÇÃO TÉCNICA - EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA EM OPERAÇÃO EM ASA  
ROTATIVA (Helicóptero)**

Constam apontamentos acerca dos quesitos de habilitação técnica, no que dispõe sobre exigência de experiência do licitante na operação de vôos de asa móvel (helicóptero), que supostamente seriam um cerceamento a competitividade na licitação.

Analisando a minuta de edital atual, nota-se a exigência de que o licitante possua experiência de operação no quantitativo equivalente a 50% do movimento atual do aeroporto de Cabo Frio, tanto para asa fixa (avião), quanto para asa móvel (helicóptero).

Foi ponderado que exigir experiência para asa móvel seria cerceamento de competitividade, pois o aeroporto de Cabo Frio está entre poucos em todo país com essa característica, em virtude da movimentação gerada pelas operações de petróleo das Bacias de Campos e de Santos.

Neste sentido, a habilitação prestigiaria algumas poucas operadoras que já atuam no ramo, em detrimento da participação de demais empresas capazes, que não possuem esta experiência.

Noutro giro, foi pontuado que o Aeroporto de Cabo Frio possui 77% da renda gerada pela operação de asa móvel, se caracterizando assim, como inequívoca parcela de maior relevância, a ser prestigiada em sede de qualificação.

Considerando a maior relevância, foi colocado no edital a exigência de experiência neste segmento da aviação, no equivalente a 50% do movimento atual do Aeroporto.

Praca Tiradentes, s/nr, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogecabofrio@cabofrio.rj.gov.br



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ

Fl. \_\_\_\_\_

Rub. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578

Desta forma, fixado o ponto controverso: Prestigiar licitantes com experiência na parcela de maior relevância, ou deixar de exigir esta experiência, para prestigiar a competitividade.

Foi apresentado, a título de estudo de precedentes, o edital de licitação da concessão do aeroporto de Campos, em que constou a exigência de experiência em asa rotativa, justamente visando prestigiar a parcela de maior relevância. Juntamente foi apresentada apreciação do TCERJ em sede de representação deste edital, em que este ponto foi julgado regular e validado pelo Tribunal.

Foi apontado outrossim que a complexidade da operação de helicópteros não é superior a de operação de aviões; Que as operações de helicóptero são diluídas ao longo do dia, facilitando sua logística em relação aos aviões; Que a operadora com experiência com aviões, pode lidar com a operação de helicópteros sem maiores dificuldades.

Foram apresentados, a título de estudo de precedentes, 6 editais recentes de licitação de aeroportos, realizados pela Anac, em nível federal, em que não havia esta exigência.

Foi apresentado o edital de licitação da concessão do aeroporto de Jacarepaguá, que também possui a asa móvel como parcela de maior relevância, e ainda assim não exigiu experiência nesse segmento.

Considerando o prestígio a competitividade, sempre se mostrou como pilar fundamental das licitações, sendo norteador das decisões mais seguras para a administração, e considerando os precedentes apontados, não se justificaria a exigência de experiência no segmento de asa móvel.

DECISÃO:

Considerando os precedentes dos editais de licitações federais;

Considerando o precedente do edital de licitação do aeroporto de Jacarepaguá;

Considerando a ampliação da competitividade como ideal norteador para as decisões em sede de licitações;

Considerando não haver demonstração inequívoca de que a complexidade da operação de helicópteros é superior a de aviões;

Fica decidido pela remoção da exigência de experiência em asa móvel (helicóptero) para participação da licitação.

Itaú, Tradentes, s/n, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogecabofrio@cabofrio.gov.br

Página 3

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região das Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**

Fl. \_\_\_\_\_  
Rub. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578

**II - HABILITAÇÃO TÉCNICA - EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA - AERÓDROMO CLASSE I OU CLASSE II:**

O questionamento proposto aponta que a minuta de Edital é omissa, na habilitação técnica, quanto a exigência de experiência de operação de Aeródromos de Classe II.

Fundamenta que o Aeródromo de Cabo Frio é de Classe II, e traz rol de diferenças entre as exigências técnicas de Aeródromos de Classe I e Classe II, que tornariam necessária a esta exigência no Edital.

Em apreciação, foi apontado que o Aeródromo de Cabo Frio, de fato é de Classe II, porém esta exigência depende de fatores adicionais.

Em desenvolvimento, foi apontado que os parâmetros para a habilitação técnica devem repercutir em percentual da operação atual do Aeroporto de Cabo Frio.

O Percentual consagrado para fins de habilitação técnica é de 50%, adotado por unanimidade entre os Tribunal de Contas e demais órgãos de controle. Assim, a exigência de experiência do licitante deve ser na razão de 50% do volume de passageiros atualmente processados pelo Aeroporto de Cabo Frio.

Considerando que o processamento de passageiros no Aeroporto de Cabo Frio no ano referência foi de 174 mil. A exigência legal deve impor que o licitante tenha operado 87 mil passageiros por ano.

Logo, a operação de 87 mil passageiros por ano se enquadra em movimentação característica de aeródromo de Classe I, razão pela qual seria indevido exigir experiência do Licitante em Aeródromos de Classe II.

Foi dito ainda, que o prestígio a competitividade sempre se mostrou como pilar fundamental das licitações, sendo norteador das decisões mais seguras para a administração e, considerando os preceitos adotados, não se justificaria a exigência de experiência em Aeródromo de Classe II.

**DECISÃO:**

Considerando que os parâmetros de habilitação técnica devem prestigiar a exigência de experiência, adstrita ao percentual de 50%, do volume de operação atual do Aeroporto de Cabo Frio;

Considerando que o percentual de 50% do volume de operação atual, corresponde ao volume de Aeródromo de Classe I;

Fica decidido pela manutenção das condicionantes na forma que estão, garantindo a participação de licitantes com experiência em Aeródromo de Classe I.

Plaça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
cagec@cabofrio.rj.gov.br

Página 4



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJFl. \_\_\_\_\_  
Rub. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578III - HABILITAÇÃO TÉCNICA - SUGESTÃO DE INCREMENTO DE EXIGÊNCIAS -  
SEGMENTOS OPERACIONAIS

O questionamento proposto é de que a minuta de Edital deve conter requisitos de habilitação técnica nos segmentos relacionados a operação aeroportuária que enumero, a fim de garantir a expertise do futuro concessionário, entre eles:

- Registro ou Inscrição da Empresa e dos Responsáveis Técnicos no Conselho Regional de Administração - CRA;
- Registro ou Inscrição da Empresa e do(s) Responsável(is) Técnico(s) no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA;
- Atestado de Capacidade Técnica em Gestão e Operação de Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio Categoria 5;
- Atestado de Capacidade Técnica em Operação de canal de inspeção em aeroporto com voo regular;
- Certificado de Especialização Técnico Operacional ou CEOp;

Em apreciação às sugestões de incremento às exigências de habilitação técnica, foi apontado que os elementos referidos, apesar de serem de grande importância para o desenvolvimento das operações aeroportuárias, não correspondem ao núcleo da atividade.

A experiência em Operação Aeroportuária é certificada mediante apuração, ou em número de movimentos, ou número de passageiros processados.

Nota-se ainda que nos editais estudados para fins de análise de precedentes, não foram encontradas cláusulas de habilitação técnica semelhantes às sugeridas, corroborando o entendimento de serem atividades correlatas, que não devem estar presentes no tópico de habilitação técnica.

Ademais, o prestígio a competitividade sempre se mostrou como pilar fundamental das licitações, sendo norteador das decisões mais seguras para a administração, e considerando os preceitos adotados, não se justificaria a exigência de experiência nos quesitos referidos, que ensejaria notável redução da competitividade.

**DECISÃO:**

Fica decidido pela manutenção das cláusulas de habilitação técnica na forma em que estão, adstritas ao núcleo do objeto da concessão, que são movimentos de aeronaves e processamento de passageiros.

Praça Tiradentes, 511, Centro, Cabo Frio-RJ  
cagecol@cabofrio.rj.gov.br

Página 5

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**Fl. \_\_\_\_\_  
Rubi. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6578**IV - CONDIÇÃO DE PAGAMENTO DA OUTORGA - PAGAMENTO DIVIDIDO EM DUAS ETAPAS OU PAGAMENTO A VISTA:**

A minuta de Edital e Contrato prevê que o pagamento da outorga ocorre em duas etapas:

I - 30% (trinta por cento) no ato da assinatura do contrato;

II - 70% (setenta por cento) na data da ordem de serviço, correspondente ao efetivo início das operações.

O questionamento proposto afirma que o pagamento em duas etapas é prejudicial a administração, sugerindo que o pagamento seja exigido à vista, no ato da assinatura do contrato.

Em apreciação, foi dito que a divisão do pagamento da outorga visa prestigiar a segurança jurídica da licitante, em relação ao efetivo início das operações.

Este dispositivo é baseado em experiências prévias de licitações desta dimensão, em que o valor de outorga é exigido no ato da assinatura do contrato, porém o efetivo início das operações é impedido por fatores diversos, de maneira que o capital é investido e o retorno previsto não ocorre, devido ao impedimento de operar, causando colapso financeiro e ameaça a continuidade da atividade empresária.

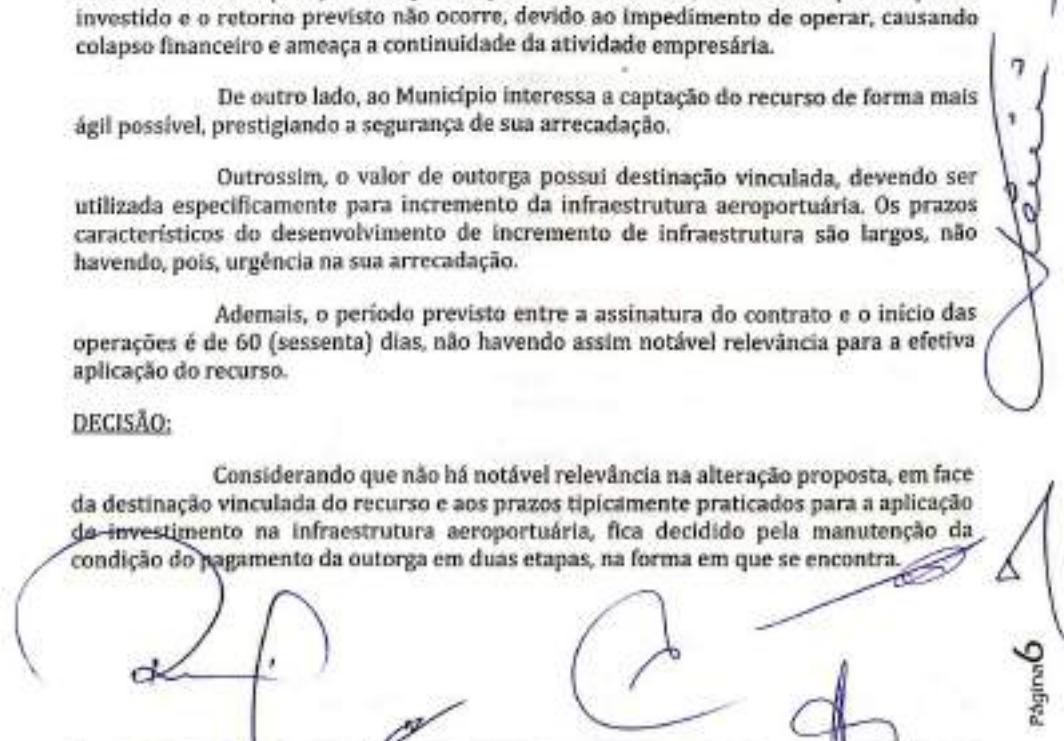
De outro lado, ao Município interessa a captação do recurso de forma mais ágil possível, prestiglando a segurança de sua arrecadação.

Outrossim, o valor de outorga possui destinação vinculada, devendo ser utilizada especificamente para incremento da infraestrutura aeroportuária. Os prazos característicos do desenvolvimento de incremento de infraestrutura são largos, não havendo, pois, urgência na sua arrecadação.

Ademais, o período previsto entre a assinatura do contrato e o início das operações é de 60 (sessenta) dias, não havendo assim notável relevância para a efetiva aplicação do recurso.

**DECISÃO:**

Considerando que não há notável relevância na alteração proposta, em face da destinação vinculada do recurso e aos prazos tipicamente praticados para a aplicação do investimento na infraestrutura aeroportuária, fica decidido pela manutenção da condição do pagamento da outorga em duas etapas, na forma em que se encontra.

  
Praça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio-RJ  
cogecabofrio@cabofrio.rj.gov.br

Página 6



## PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ

fl. \_\_\_\_\_

Rub. \_\_\_\_\_

PA 2023/6578

**V - INVESTIMENTO NO TERMINAL DE PASSAGEIROS COMERCIAL - INCREMENTO DE CONDICIONANTES:**

O questionamento proposto é de que o investimento no Terminal de Passageiros é sumuoso, e teve suas projeções superdimensionadas, colocando em risco a confiança do investimento a ser aportado.

Em apreciação, foi esclarecido que, nos estudos realizados, ficou demonstrado que o terminal de passageiros se mostrou como o grande limitador do Aeroporto.

Isto porque o aeroporto possui estruturas robustas em grande parte dos segmentos, enquanto o Terminal de Passageiros se mostra bastante limitado, tanto na capacidade de processamento, quanto em infraestrutura, e inclusive possui fragilidades no cumprimento das normativas vigentes.

Neste sentido, a proposta de investimentos prevê na primeira fase, solução das não conformidades encontradas, com expansão do terminal para a dimensão de 6.000m<sup>2</sup>. E na segunda fase, uma expansão adicional, levando a dimensão do Terminal para 8.000m<sup>2</sup>.

Noutro giro, foi dito que a imposição de investimentos superdimensionados pode comprometer a saúde financeira da concessão, gerando adversidades a sua continuidade, e a segurança jurídica, merecendo pois, a imposição dos investimentos de forma a considerar a projeção de demanda que efetivamente o justifique, prestiglando o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Analisando a proposta de investimento da primeira fase, nota-se a conjugação de ampliação com a solução de não conformidades, razão pela qual se mostra inviável qualquer modificação na sua concepção.

Quanto a segunda fase, fica estabelecida ampliação adicional, passível de articulação para melhor prestigiar a dinâmica do contrato.

Neste sentido, foi apontado que a segunda fase da expansão deve ser condicionada ao aumento do número de operações que a justifique.

Passando à análise dos números, foi sugerido que a segunda fase da expansão deve ser realizada apenas quando for atingido o número de operações equivalente a 70% da capacidade do Terminal, de acordo com os parâmetros oficiais da Infraero.

**DECISÃO:**

Considerando a relação entre a necessidade de solução de não conformidades, e de ampliação do Terminal de Passageiros, e a necessidade de confiança no investimento a ser aportado, fica decidido pela manutenção da primeira fase da

Praça Tiradentes, s/nº, Centro, Cabo Frio/RJ  
cagec@diariooficial.rj.gov.br

Página 7

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO**

Região dos Lagos - Estado do Rio de Janeiro

**COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO-RJ**Fl. \_\_\_\_\_  
Rub. \_\_\_\_\_  
PA 2022/6576

ampliação do terminal de passageiros, na forma em que se encontra o projeto. Quanto a segunda fase, fica decidido que será realizada apenas quando for atingido o número de operações equivalente a 70% da capacidade do Terminal, de acordo com os parâmetros oficiais da Infraero.

**ENCERRAMENTO**

Sem mais, tendo sido os pontos controversos apreciados e dirimidos, concordaram todos os membros com o encerramento da presente sessão, ficando o Presidente responsável pelas devidas comunicações e procedimentos necessários a implementação das decisões proferidas.

Considerando os efeitos jurídicos pretendidos, fica a presente Ata revestida de caráter de decisão administrativa, para os devidos fins, impondo-se a sua publicação como requisito de eficácia.

Nada mais havendo, deu-se por encerrada a sessão e os trabalhos da Comissão às 16 horas e 44 minutos do dia trinta do mês de janeiro de dois mil e vinte e três, do que foi lavrada a presente Ata, que segue assinada pelo Presidente da Comissão Especial de Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio e demais membros, conforme abaixo designados.

Cabo Frio, 30 de Janeiro de 2023.

THELSON ROBERTO BARROS CORTÉS  
PRESIDENTEDELMIRES DE OLIVEIRA BRAGA  
MEMBRORAFAEL DOS SANTOS TRINDADE  
MEMBROGUSTAVO ANTÔNIO GUIMARÃES BERANGER  
MEMBROGUILHERME TEIXEIRA DE MELLO  
MEMBROVINICIUS DIAS  
MEMBROVITOR MARTIM DE ALMEIDA LEITE  
MEMBROPraya Trademark, 81m, Centro, Cabo Frio-RJ  
cagec@cabofrio.gov.br

Página 8

Scanned with CamScanner

## **DOC. 11**

**Instrução Normativa ANAC nº 154, de 20  
de março de 2020**



## INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 154, DE 20 DE MARÇO DE 2020.

Estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória.

**A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 11, incisos V e IX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 24, incisos XII e XIV, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e considerando o que consta do processo nº 00058.043407/2018-01, deliberado e aprovado na 2ª Reunião Administrativa, realizada em 17 de março de 2020,

### RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer as diretrizes e os procedimentos a serem observados na promoção da melhoria contínua da qualidade regulatória na ANAC e na condução dos processos regulatórios destinados à aprovação de:

- I - resoluções;
- II - regulamentos brasileiros da aviação civil;
- III - portarias de efeitos gerais e abstratos;
- IV - instruções suplementares;
- V - condições especiais;
- VI - diretrizes de aeronavegabilidade;
- VII - diretrizes de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
- VIII - isenções; e
- IX - níveis equivalentes de segurança.

### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Seção I Definições

Art. 2º Para os fins desta Instrução Normativa, considera-se:

I - Agenda Regulatória: instrumento de planejamento regulatório que objetiva promover a transparência e a previsibilidade da atuação regulatória da ANAC por meio da indicação formal dos temas que demandarão atuação prioritária no processo regulatório em um determinado período;

II - Análise de Impacto Regulatório – AIR: processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das opções de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos, tendo como finalidade orientar e subsidiar a tomada de decisão;

III - Audiência Pública: instrumento de participação social por meio do qual é facultada a manifestação oral, em reunião presencial ou à distância, de quaisquer interessados a respeito de minuta de ato normativo, documento ou entendimento da ANAC;

IV - Avaliação de Resultado Regulatório – ARR: instrumento de avaliação do desempenho de ato normativo, ou conjunto de atos normativos que tratem de um mesmo assunto regulatório, considerando o atingimento dos objetivos e resultados originalmente pretendidos, bem como os demais impactos observados sobre o mercado e a sociedade, em decorrência de sua implementação;

V - Consulta Pública: instrumento de participação social por meio do qual é facultada a manifestação escrita, em prazo determinado, de quaisquer interessados a respeito de minuta de ato normativo, documento ou entendimento da ANAC;

VI - Consulta Setorial: instrumento de participação social por meio do qual é facultada a manifestação escrita, em prazo determinado, de quaisquer interessados a respeito de elementos da Análise de Impacto Regulatório ou de minutas de Portaria, Instrução Suplementar, Instrução Normativa, Condição Especial, Diretriz de Aeronavegabilidade, Diretriz de Segurança de Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita, Isenção e Nível Equivalente de Segurança; e

VII - Gestão do Estoque Regulatório: processo contínuo, dinâmico e sistemático de organização, acompanhamento e revisão dos atos normativos, visando averiguar a conveniência e a oportunidade de sua manutenção ou a necessidade de sua revisão ou revogação, tendo em vista sua efetividade, eficiência, atualidade, aplicabilidade e consistência com o arcabouço normativo.

## **Seção II**

### **Diretrizes para a Qualidade Regulatória**

Art. 3º Além das diretrizes gerais para a qualidade regulatória definidas pela Diretoria Colegiada, deverão ser observadas as seguintes diretrizes específicas nos processos regulatórios:

I - definição precisa dos problemas regulatórios a serem enfrentados, com foco nos valores institucionais e sociais;

II - observância dos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade, da imparcialidade, da motivação, da publicidade e da segurança jurídica;

III - busca por celeridade, efetividade e eficiência;

IV - desburocratização e simplificação administrativa;

V - promoção da transparência e da efetiva participação dos afetados e interessados;

VI - avaliação, o mais exaustivamente possível, de impactos positivos e negativos das opções de ação;

VII - promoção da clareza, da consistência, da coerência e da convergência regulatórias;

VIII - adoção de parâmetros para aferição da qualidade e da efetividade regulatória;

IX - monitoramento contínuo das ações regulatórias e Gestão do Estoque Regulatório com foco na segurança, na proteção ambiental, no desenvolvimento e na eficiência do setor;

X - imposição do menor volume de regras necessário;

XI - adoção de boas práticas da metodologia de gestão de projetos; e

XII - avaliação dos impactos da proposta de ato normativo na convergência regulatória do Brasil com os padrões e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.

## CAPÍTULO II

### DA AGENDA REGULATÓRIA

Art. 4º A Agenda Regulatória da ANAC será planejada para um ciclo bienal de trabalho e será publicada por meio de portaria da Diretoria Colegiada no Diário Oficial da União - DOU até o dia 15 de dezembro do ano anterior ao início de sua vigência.

Parágrafo único. As informações de acompanhamento e execução da Agenda Regulatória serão publicadas na rede mundial de computadores e atualizadas periodicamente.

Art. 5º A seleção dos temas deverá ser pautada por critérios de significância, urgência, complexidade e disponibilidade de recursos, observadas diretrizes para a Gestão do Estoque Regulatório previstas no art. 43 desta Instrução Normativa.

Art. 6º A Agenda Regulatória será revisada ordinariamente ao final do primeiro ano de cada biênio e extraordinariamente, diante de situação de urgência, a qualquer tempo.

Art. 7º Durante o processo de elaboração da Agenda Regulatória, deverão ser promovidas ações que permitam a ampla participação da sociedade e dos entes regulados, observado o disposto no art. 12 e na Seção IV do Capítulo III desta Instrução Normativa.

## CAPÍTULO III

### DO PROCESSO REGULATÓRIO

Art. 8º O processo regulatório se inicia com a seleção de um problema regulatório aparente a ser analisado e a definição, pela unidade organizacional responsável, do escopo, e do cronograma de realização da Análise de Impacto Regulatório - AIR, ressalvadas as hipóteses dos arts. 20 e 21 desta Instrução Normativa.

Parágrafo único. Os processos relativos a isenções e níveis equivalentes de segurança se iniciam por demanda dos agentes regulados interessados e seguem o disposto no Capítulo V desta Instrução Normativa.

Art. 9º As unidades organizacionais deverão divulgar internamente os processos regulatórios instaurados para temas não priorizados em Agenda Regulatória, excetuadas as matérias de que tratam os arts. 20 e 21 desta Instrução Normativa.

Art. 10. As unidades organizacionais manterão constante análise crítica do ambiente regulado e dos instrumentos regulatórios vigentes em suas esferas de atribuição, de forma a identificar problemas e oportunidades de melhoria, observado o disposto no Capítulo IV desta Instrução Normativa.

Art. 11. Os recursos alocados no processo regulatório e a profundidade da análise devem ser proporcionais à complexidade e à significância do problema regulatório enfrentado.

Art. 12. A participação de consumidores ou usuários da aviação civil, agentes econômicos, órgãos públicos e entidades, especialistas no tema e demais interessados poderá ser promovida por meio de consultas públicas, audiências públicas, consultas setoriais, reuniões participativas, tomadas de subsídios, grupos de estudos, entre outros instrumentos de participação.

§ 1º As unidades organizacionais são responsáveis pelo planejamento e pela implementação dos instrumentos de participação social durante os processos regulatórios, incluídos os processos de que trata o Capítulo V, observadas as seguintes diretrizes:

I - definição clara do objetivo e do público-alvo;

II - ampla divulgação das iniciativas, podendo ser utilizadas mídias sociais, mensagens eletrônicas a interessados cadastrados e outros meios de comunicação disponíveis; e

III - adoção de instrumentos, procedimentos e prazos compatíveis com a realidade dos atores interessados e proporcionais à significância dos impactos e à complexidade e repercussão da matéria.

§ 2º A reunião de servidores da ANAC com atores interessados e a divulgação de iniciativas e entendimentos em construção poderão ser adotadas nos diversos estágios dos processos regulatórios, incluídos os processos de que trata o Capítulo V, observadas as normas internas relativas à integridade e à conduta ética.

Art. 13. Os documentos de instrução dos processos regulatórios serão classificados como preparatórios e serão objeto de restrição de acesso ao público em geral enquanto o estágio do processo em que foram desenvolvidos não for objeto de manifestação ou deliberação da Diretoria Colegiada, resguardadas as demais restrições legais.

Art. 14. A manifestação sobre a AIR e as deliberações previstas nas Seções II, IV e V deste Capítulo, quando relativas a processos regulatórios destinados à aprovação de instrução suplementar, portaria de efeitos gerais e abstratos do titular de unidade organizacional, diretriz de aeronavegabilidade e diretriz de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, serão realizadas pelo titular da unidade organizacional competente para a matéria.

## Seção I

### Análise de Impacto Regulatório

Art. 15. A AIR será realizada previamente à edição ou alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários da aviação civil e abrangerá as seguintes atividades:

I - identificação do problema regulatório a ser enfrentado, com mapeamento de suas causas, consequências e extensão;

II - identificação dos atores afetados pelo problema regulatório;

III - identificação da base legal que ampara a ação no tema tratado;

IV - definição dos objetivos que se pretende alcançar;

V - mapeamento da experiência internacional no tratamento do problema regulatório sob análise, se aplicável;

VI - identificação e ideação das opções de ação possíveis para o enfrentamento do problema regulatório;

VII - identificação e análise dos impactos positivos e negativos de cada uma das opções de ação identificadas;

VIII - comparação das vantagens e desvantagens das opções consideradas e seleção da opção julgada mais adequada para alcançar os objetivos pretendidos; e

IX - proposição de estratégias de implementação da opção sugerida, incluindo formas de monitoramento e fiscalização da proposta, bem como a necessidade de alteração ou de revogação de ato normativo em vigor.

Art. 16. A participação dos atores interessados com relação ao processo regulatório será buscada durante a realização da AIR desde as primeiras atividades envolvidas na análise, observado o disposto no art. 12.

Art. 17. As unidades organizacionais da ANAC com competência para matérias correlatas ou conexas e aquelas responsáveis por processos e rotinas afetadas serão consultadas durante a realização da AIR.

Art. 18. Os resultados da AIR serão descritos na documentação de instrução do processo regulatório, que conterá, no mínimo:

I - sumário executivo objetivo, conciso, utilizando linguagem simples e acessível ao público em geral;

II - descrição das atividades e dos eventos relevantes ocorridos durante o processo regulatório;

III - descrição das informações obtidas em cada uma das atividades listadas no art. 15, incluindo a justificativa para a opção proposta ao final; e

IV - descrição de contribuições e informações obtidas de outras unidades organizacionais da ANAC e dos atores interessados;

Art. 19. A unidade organizacional responsável poderá submeter a documentação de instrução da AIR a consulta setorial previamente à remessa do processo regulatório à Diretoria Colegiada.

Art. 20. A AIR não será obrigatória para matérias disciplinadas por instrução suplementar, portaria, condição especial, diretriz de aeronavegabilidade, diretriz de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e para os seguintes atos normativos:

I - voltados a disciplinar direitos ou obrigações definidos em instrumento legal superior, para os quais não haja possibilidade de adoção de diferentes opções regulatórias;

II - de efeitos concretos, voltados a disciplinar situação específica e que tenham destinatários individualizados;

III - que visem à correção de erros de sintaxe, ortografia, pontuação, tipográficos ou de numeração de atos previamente publicados, sem alteração de mérito; ou

IV - que se limitem à consolidação de outros atos, à atualização de dispositivos ou à revogação de atos obsoletos, sem alteração de mérito.

Parágrafo único. Nas hipóteses do **caput**, quando não for realizada a AIR, os processos regulatórios serão iniciados com as ações de que trata o art. 23, independentemente de prévia manifestação nos moldes do art. 22.

Art. 21. A AIR poderá ser dispensada pela Diretoria Colegiada nas situações de urgência e nos casos de adoção de atos normativos de notório baixo impacto.

§ 1º A Superintendência de Planejamento Institucional – SPI estabelecerá parâmetros de referência que orientarão a classificação de um tema normativo como de notório baixo impacto.

§ 2º Para as hipóteses do **caput**, exige-se nota técnica que contenha a justificativa da urgência ou do baixo impacto e a descrição do problema regulatório enfrentado, dos atores por ele afetados, dos objetivos pretendidos com a intervenção e das estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento do ato.

§ 3º Nas hipóteses de dispensa da AIR em função de urgência, a matéria deverá ser objeto de Avaliação de Resultado Regulatório - ARR no prazo de até 2 (dois) anos, a contar da data de entrada em vigor do ato normativo.

## Seção II

### Manifestação da Diretoria sobre a AIR ou a sua Dispensa

Art. 22. A documentação de instrução da AIR ou a justificativa de sua dispensa será submetida à Diretoria Colegiada para manifestação.

Parágrafo único. As conclusões da unidade organizacional obtidas a partir da AIR não vinculam a decisão da Diretoria Colegiada, devendo ser fundamentadas as manifestações contrárias às recomendações registradas no processo regulatório.

### Seção III

#### Desenvolvimento da Proposta de Ato Normativo

Art. 23. O desenvolvimento da proposta de ato normativo se inicia com a definição, pela unidade organizacional responsável, do escopo e do cronograma das atividades.

Art. 24. A participação dos atores interessados com relação ao processo regulatório poderá ser promovida durante o desenvolvimento da proposta de ato normativo, observado o disposto no art. 12 desta Instrução Normativa.

Art. 25. A instrução da proposta inclui:

I - a minuta de ato normativo, estabelecendo, quando necessário, os prazos de adequação, mecanismos de coerção e demais medidas necessárias à efetivação das ações regulatórias estabelecidas;

II - as justificativas para as disposições do ato proposto;

III - o planejamento das ações de implementação das medidas regulatórias, em conformidade com as estratégias previstas no inciso IX do art. 15 desta Instrução Normativa, caso tenha sido realizada a AIR; e

IV - a minuta de Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF, quando aplicável;

V - as minutas do aviso de consulta pública e dos demais documentos necessários à sua realização, quando a consulta pública for necessária ou julgada oportuna, ou as justificativas de sua não realização pela unidade organizacional, nos demais casos.

Parágrafo único. A unidade organizacional responsável poderá optar por desenvolver a minuta de CEF no estágio de análise das contribuições colhidas durante a consulta pública.

Art. 26. Concluída a instrução da proposta, o processo regulatório seguirá para a deliberação sobre a realização de consulta pública ou, nas hipóteses de sua dispensa ou desnecessidade, para o estágio de deliberação final.

### Seção IV

#### Participação Social sobre a Proposta Desenvolvida

##### Subseção I

###### Consulta Setorial

Art. 27. As propostas de instrução suplementar, portaria, condição especial, diretriz de aeronavegabilidade e diretriz de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita poderão ser submetidas a consulta setorial pela unidade responsável.

Art. 28. O prazo para envio de manifestações escritas terá início após a publicação do respectivo aviso de abertura no DOU e terá duração recomendada de 45 (quarenta e cinco) dias, observados os aspectos de urgência, significância e complexidade da matéria e o número de interessados.

§ 1º Na ocasião da publicação do aviso de consulta setorial, deverão ser disponibilizados, no sítio eletrônico da ANAC, o aviso de abertura e a documentação de instrução da proposta, ressalvadas as informações de caráter sigiloso.

§ 2º As contribuições encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas no sítio eletrônico da ANAC até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta setorial e deverão constar dos autos do respectivo processo regulatório.

Art. 29. Durante o período de envio das contribuições escritas da consulta setorial poderá ser convocada sessão pública presencial para coleta de manifestações orais dos interessados, observado o disposto nos arts. 34 a 36 desta Instrução Normativa.

## Subseção II

### Consulta Pública

Art. 30. Serão objeto de consulta pública as propostas de edição ou alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos ou usuários dos serviços aéreos.

Art. 31. A realização de consulta pública será previamente deliberada pela Diretoria Colegiada, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões de Diretoria da ANAC.

Art. 32. O prazo para envio de manifestações escritas terá início após a publicação do respectivo aviso de abertura no DOU e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvadas as hipóteses devidamente motivadas de urgência.

§ 1º Na ocasião da publicação do aviso de consulta pública, deverão ser disponibilizados, no sítio eletrônico da ANAC, os seguintes documentos, ressalvadas as informações de caráter sigiloso:

I - o aviso de abertura;

II - a documentação de instrução da AIR, os estudos, os dados e o material técnico que a fundamentam e a manifestação da Diretoria Colegiada a seu respeito, quando realizada a AIR;

III - a proposta de ato normativo e a justificativa de suas disposições; e

IV - o relatório e os votos da deliberação a respeito da consulta pública.

§ 2º As contribuições encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas no sítio eletrônico da ANAC até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta pública e deverão constar dos autos do respectivo processo regulatório.

Art. 33. Os prazos estabelecidos nos avisos de abertura de consulta pública poderão ser prorrogados pelo Diretor Relator, de ofício ou por solicitação de interessado, consideradas a complexidade e a repercussão do tema ou a ocorrência de fato superveniente que torne conveniente a ampliação de prazo.

## Subseção III

### Audiência Pública

Art. 34. Quando da aprovação da consulta pública, a Diretoria Colegiada poderá determinar a convocação de audiência pública para coleta de manifestações orais dos interessados.

Art. 35. A audiência pública ocorrerá durante o período de envio das contribuições escritas da consulta pública, respeitado o intervalo mínimo de 5 (cinco) dias úteis entre a publicação do respectivo aviso no DOU e a realização da(s) sessão(ões) pública(s) presenciais ou à distância.

Parágrafo único. Na data de publicação do aviso de audiência pública, a ANAC disponibilizará no seu sítio eletrônico os documentos de instrução da proposta, a descrição das atribuições do presidente da sessão pública e as instruções relativas à inscrição e à manifestação dos interessados.

Art. 36. A manifestação oral em sessões presenciais ou à distância é garantida a todos os interessados previamente cadastrados, observadas as regras e orientações estabelecidas e as eventuais limitações de tempo e lotação existentes.

§ 1º sessão presencial será gravada por meios eletrônicos ou será objeto de relatório contendo a síntese das contribuições recebidas.

§ 2º As contribuições recebidas nas sessões presenciais ou à distância deverão ser disponibilizadas no sítio eletrônico da ANAC em até 30 (trinta) dias úteis após o término da audiência pública e deverão constar dos autos do respectivo processo regulatório.

§ 3º Em casos de grande complexidade, o prazo de que trata o § 2º poderá ser prorrogado por igual período, justificadamente, uma única vez.

## Subseção IV

### Análise das Contribuições

Art. 37. O Relatório de Análise de Contribuições - RAC elaborado pela unidade organizacional responsável pela condução da proposta será disponibilizado no sítio eletrônico da ANAC até 30 (trinta) dias úteis após a deliberação final da matéria.

Parágrafo único. O RAC deverá contemplar a análise de todas as contribuições recebidas no prazo e nas condições estabelecidas e poderá ser organizado em respostas individuais a cada uma das contribuições ou respostas comuns às contribuições correlatas ou conexas.

Art. 38. Concluídos os procedimentos de consulta setorial, consulta pública e audiência pública, a instrução do processo regulatório será complementada com:

I - descrição das atividades realizadas após a aprovação da realização da participação social;

II - proposta de ato normativo e demais documentos revisados, nos casos de alteração da proposta em decorrência de contribuições acatadas ou de ajuste da proposta por iniciativa interna; e

III - RAC.

## Seção V

### Deliberação Final

Art. 39. Os processos regulatórios serão submetidos à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC - PF-ANAC para exame jurídico previamente à deliberação final.

Parágrafo único. A aprovação de condição especial, portaria, instrução suplementar, diretriz de aeronavegabilidade e diretriz de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita independe de prévio exame jurídico pela PF-ANAC, o qual poderá ser demandado pela unidade organizacional ou pela Diretoria Colegiada em função de aspecto jurídico relevante ou dúvida jurídica específica.

Art. 40. Após o exame jurídico e a eventual complementação de informações ou ajuste da proposta por parte da unidade organizacional responsável, quando aplicável, o processo regulatório será submetido à deliberação final da Diretoria Colegiada, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões de Diretoria da ANAC.

## CAPÍTULO IV

### DO MONITORAMENTO E DA GESTÃO DO ESTOQUE REGULATÓRIO

Art. 41. As unidades organizacionais serão responsáveis, nas matérias de sua competência, pelo monitoramento das medidas adotadas a partir do processo regulatório.

§ 1º O monitoramento dos atos normativos de interesse geral de agentes econômicos e usuários da aviação civil contemplará, preferencialmente, os seguintes indicadores:

- I - de implementação das ações aprovadas a partir do processo regulatório;
- II - de evolução do contexto setorial regulado; e
- III - de efetividade das ações para alcance dos objetivos definidos na AIR.

§ 2º O monitoramento contemplará os resultados obtidos com as instruções suplementares, as condições especiais, as diretrizes de aeronavegabilidade, as diretrizes de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, as isenções e os níveis equivalentes de segurança atrelados à matéria, quando existentes.

§ 3º As informações coletadas ao longo do monitoramento do ato normativo e do contexto setorial regulado serão consideradas na gestão do estoque regulatório, no planejamento regulatório e na delimitação dos problemas regulatórios a serem enfrentados em futuros processos regulatórios.

Art. 42. As unidades organizacionais buscarão a implementação da ARR sobre os atos normativos editados ou alterados, de acordo com a complexidade e a significância da matéria.

Art. 43. A Gestão do Estoque Regulatório observará as seguintes diretrizes:

I - revogação expressa dos atos e disposições normativos obsoletos ou considerados tacitamente revogadas;

II - consolidação de atos que disponham sobre matérias conexas, com vistas à melhor organização do estoque;

III - uniformização terminológica interna e busca de harmonização com organismos e autoridades externas de referência; e

IV - redução da carga administrativa dos entes regulados.

## CAPÍTULO V

### DO PROCESSO REGULATÓRIO RELATIVO A ISENÇÃO E NÍVEL EQUIVALENTE DE SEGURANÇA

Art. 44. A concessão de isenção e o reconhecimento de nível equivalente de segurança independem de prévio exame jurídico pela PF-ANAC, o qual poderá ser demandado pela unidade organizacional ou pela Diretoria Colegiada em função aspecto jurídico relevante ou dúvida jurídica específica.

Art. 45. A ANAC poderá submeter as solicitações de isenção e de reconhecimento de nível equivalente de segurança a consulta pública ou outros instrumentos de participação social, de acordo com a complexidade da matéria e os efeitos esperados com o deferimento das solicitações, observado o disposto no art. 12 e na Seção IV do Capítulo III desta Instrução Normativa.

Art. 46. As solicitação de isenção e de reconhecimento de nível equivalente de segurança e os documentos de instrução elaborados pela ANAC nos respectivos processos de análise serão classificados como preparatórios e serão objeto de restrição de acesso ao público em geral enquanto não forem deliberados pela autoridade competente, resguardadas as informações cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos e as demais restrições legais.

## Seção I

### Processamento de Isenções

Art. 47. As solicitações de isenção recebidas em conformidade com o RBAC nº 11 serão submetidas a avaliação pela unidade organizacional competente para a matéria, a qual fará constar da documentação de instrução do processo a análise:

I - dos impactos da concessão da isenção para a segurança das operações ou para a proteção ambiental, conforme aplicável;

II - do alinhamento da isenção com o interesse público; e

III - do eventual enquadramento de outros agentes regulados na mesma condição.

§ 1º Caso a conclusão da unidade organizacional seja pela recomendação de deferimento, a solicitação de isenção será encaminhada para deliberação da Diretoria Colegiada, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões de Diretoria Colegiada da ANAC.

§ 2º Caso a conclusão seja pelo indeferimento, a unidade organizacional deverá rejeitar a solicitação e comunicar ao interessado a respectiva motivação.

Art. 48. O recurso interposto contra a decisão de que trata o art. 47 desta Instrução Normativa será submetido à unidade organizacional que a proferiu, a qual poderá manter ou reconsiderar o posicionamento anterior, encaminhando o processo para deliberação da Diretoria Colegiada em ambos os casos.

Art. 49. Novas solicitações de isenção que reiterem solicitações anteriormente rejeitadas serão arquivadas quando não estiverem fundamentadas em novos fatos, devendo a unidade organizacional comunicar formalmente ao interessado a fundamentação do arquivamento.

Art. 50. A decisão da Diretoria Colegiada que defira, total ou parcialmente, a solicitação de isenção será publicada no DOU.

## Seção II

### Processamento de Níveis Equivalentes de Segurança

Art. 51. As solicitações de reconhecimento de nível equivalente de segurança recebidas em conformidade com o RBAC nº 11 serão submetidas a avaliação pela unidade organizacional competente para a matéria, a qual fará constar da documentação de instrução do processo a análise da equivalência do nível de segurança proporcionado pelo procedimento ou equipamento pretendido e do potencial de implementação de procedimentos ou equipamentos semelhantes por outros agentes regulados na mesma condição.

Art. 52. As solicitações de reconhecimento de nível equivalente de segurança serão deliberadas pelo titular da unidade organizacional com competência para a matéria.

Parágrafo único. O deferimento, total ou parcial, da solicitação será objeto de Portaria no DOU da unidade organizacional, aplicando-se o disposto no art. 49 desta Instrução Normativa às hipóteses de indeferimento.

## CAPÍTULO VI

### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 53. Ficam revogadas:

I - a Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 5 de março de 2009, Seção 1, páginas 11 e 12;

II - a Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS v. 7, nº 26 S2, de 5 de julho de 2012;

III - a Instrução Normativa nº 74, de 3 de setembro de 2013, publicada no BPS, v.8, nº 36, de 6 de setembro de 2013; e

IV - a Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016, publicada no BPS v.11, nº 42 S1, de 25 de outubro de 2016.

Art. 54. Esta Instrução Normativa entra em vigor:

I - em 1º de abril de 2020, quanto aos arts. 27 a 38 e 54, inciso I; e

II - no dia 1º de julho de 2020, quanto aos demais dispositivos.

Parágrafo único. Esta Instrução Normativa aplica-se a todos os processos regulatórios em curso, sem prejuízo dos estágios já concluídos e, quando não forem incompatíveis com os novos procedimentos, dos atos já praticados no estágio em andamento.

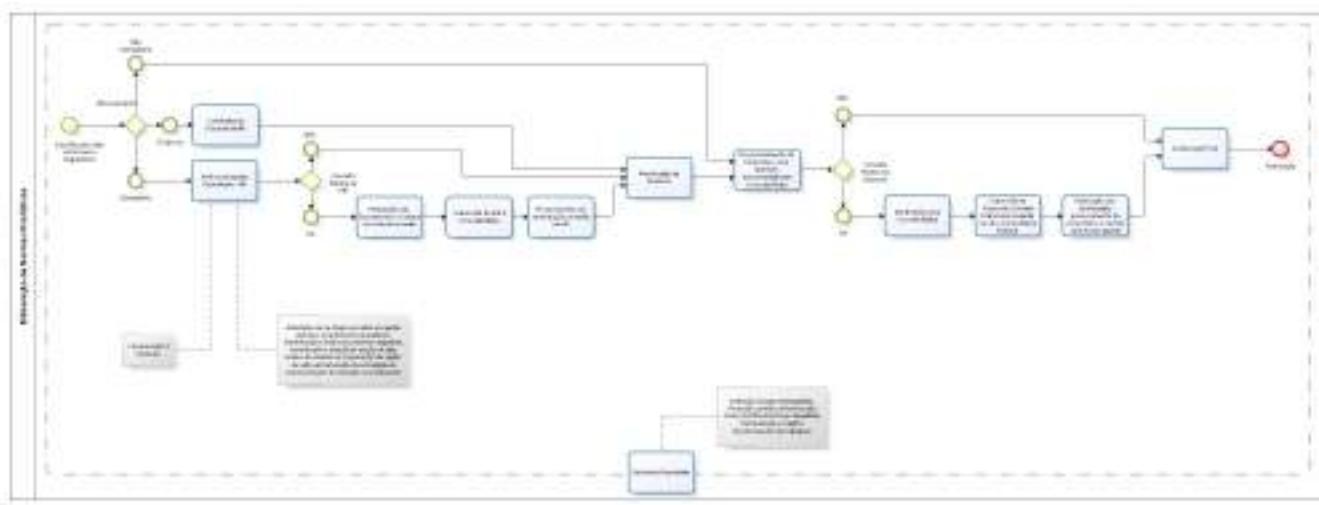
JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

### Diretor-Presidente Substituto

## ANEXO À INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 154, DE 20 DE MARÇO DE 2020.

## ESTÁGIOS DO PROCESSO REGULATÓRIO

## (CAPÍTULO III)



Publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS v.15, nº 12 Sl. de 24 de março de 2020.

Retificado no BPS v.15, nº 13, de 27 de março de 2020.

**VOTO GCS2**

**PROCESSO: TCE-RJ Nº 208.031-3/23**

**ORIGEM: PREFEITURA DE CABO FRIO**

**ASSUNTO: REPRESENTAÇÃO**

**REPRESENTAÇÃO. CONCESSÃO PARA EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CABO FRIO. AUSÊNCIA DE ANÁLISE INTEGRAL DAS CONTRIBUIÇÕES FORNECIDAS POR OCASIÃO DO PROCEDIMENTO DE CONSULTA PÚBLICA E DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA. FALTA DE DIVULGAÇÃO DAS AVALIAÇÕES. EXISTÊNCIA DE AÇÃO JUDICIAL NA QUAL FOI CONCEDIDA A SUSPENSÃO DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO. PERDA DO OBJETO DA MEDIDA CAUTELAR. CONHECIMENTO DA REPRESENTAÇÃO. COMUNICAÇÃO. DETERMINAÇÃO. CIÊNCIA À SGE. ARQUIVAMENTO.**

Trata-se de **Representação, com pedido de medida cautelar**, formulada pelo Consórcio LOGIT, composto pelas pessoas jurídicas LOGIT Engenharia Consultiva Ltda, Aeroquip Equipamentos e Operações de Aeroportos Ltda., JGP Consultoria e Participações Ltda., e Queiroz Maluf Sociedade de Advogados Ltda, devidamente qualificados nos autos, em face de possíveis irregularidades praticadas pela **Prefeitura Municipal de Cabo Frio**, nos procedimentos de consulta e audiências públicas que objetivaram colher contribuições para subsidiar a modelagem da concessão para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

Em breve síntese, alega o Representante que, após divulgação do Edital de Chamamento Público nº 01/2022 cujo objeto era “estabelecer diretrizes para a participação de interessados da iniciativa privada na elaboração e apresentação de investigações e estudos técnicos, econômico-financeiro, jurídicos e de impacto ambiental que subsidiem a modelagem das concessões para expansão, exploração e manutenção do aeroporto de Cabo Frio-RJ”, logrou êxito em obter autorização para apresentação dos estudos.

Afirma que, após apresentação de seus estudos, a municipalidade divulgou o julgamento promovido pela Comissão Especial, o qual declarou como vencedor o estudo promovido pelo consórcio MARAZUL. Inconformado, o Representante interpôs o competente recurso administrativo contra a decisão da Administração Pública.

Em seguida, destaca que, antes da análise do recurso administrativo, a municipalidade publicou os avisos de Consulta Pública e Audiência Pública acerca do Edital para Concessão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio-RJ, sem que sequer tivessem sido publicados os estudos produzidos pelo consórcio MARAZUL.

Em prosseguimento, assevera que, não obstante a irregularidade da realização da Audiência e Consulta Pública sem que o recurso tenha sido julgado, apresentou suas contribuições no âmbito da Consulta Pública e estas não foram analisadas de forma adequada pela Comissão. Segundo afirma, a análise das contribuições apresentadas pelo ora Representante, bem como pelos demais interessados, foi promovida através da Ata da Sessão nº 01/2023, onde não consta a integralidade das informações enviadas.

A fim de corroborar suas alegações, o Representante apresenta um quadro esquematizando todos os esclarecimentos prestados, e pontuando quais foram e quais não foram avaliados pela Administração Pública.

Por tais motivos, requer, liminarmente, a suspensão da abertura da licitação e da publicação do respectivo edital até o julgamento final desta Representação e, no mérito, que sejam apuradas todas as irregularidades apontadas, devendo ser determinado à municipalidade que:

(i) promova a análise de todas as contribuições apresentadas no âmbito da Consulta e da Audiência Pública, respondendo fundamentadamente a cada uma delas;

(ii) publique todos os andamentos relativos aos atos preparatórios e ao procedimento licitatório para concessão para exploração, manutenção e expansão do

Aeroporto Internacional de Cabo Frio/RJ no Portal da Transparência do Município.

Diante do pedido cautelar, inicialmente vieram-me os autos sem a prévia manifestação do Corpo Instrutivo e do Ministério Público de Contas, oportunidade em que, reputando prudente promover a prévia oitiva do Jurisdicionado a fim de que se manifestasse acerca dos questionamentos apresentados, proferi decisão monocrática nos seguintes termos:

**I** – Pela **DETERMINAÇÃO** à Secretaria Geral das Sessões – SSE, para que providencie, por meio eletrônico, a oitiva do Jurisdicionado, a fim de que, na forma do prevista no art. 84-A, §§ 2º e 4º do Regimento Interno desta Corte, **no prazo de 05 (cinco) dias** se manifeste sobre as irregularidades suscitadas pelo Representante, bem como esclareça, de forma comprovada, a fase em que o procedimento se encontra atualmente, devendo juntar toda a documentação pertinente, especialmente fornecer as informações relativas a eventuais impugnações e/ou recursos administrativos e suas respectivas respostas.

**II** – Pelo **ENCAMINHAMENTO** à **SECRETARIA-GERAL DE CONTROLE EXTERNO** deste Tribunal, com vistas à sua distribuição à Coordenadoria competente, para que, findo o prazo, com ou sem resposta do Jurisdicionado, analise a representação, sucessivamente, quanto aos pressupostos e critérios previstos, respectivamente, nos artigos 9º-A e 4º-A c/c 9º-B, todos da Deliberação TCE-RJ nº 266/2016, e, se presentes, quanto ao pedido de tutela provisória, apreciando-a, por fim e caso o estado do processo justificadamente assim permitir, também quanto ao mérito, com posterior remessa ao douto Ministério Público Especial, nos termos do art. 84-A, § 7º, do Regimento Interno do TCE-RJ.

Em 24.02.2023, o Jurisdicionado solicitou dilação do prazo para sua manifestação. Posteriormente, em 12.04.2023, juntou aos autos seus esclarecimentos através do Documento TCE/RJ 7740-3/2023, devidamente analisados pelo Corpo Instrutivo que assim se manifestou conclusivamente:

**I.** Pelo **CONHECIMENTO** desta Representação, uma vez presentes os requisitos necessários à sua admissibilidade, nos termos do disposto no artigo 113, § 1º da Lei 8666/1993, na Lei Complementar Estadual 63/1990 (Lei Orgânica do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro), no Regimento Interno deste Tribunal (aprovado pela Deliberação TCE-RJ nº 167/1992) e na Deliberação TCE-RJ nº 266/2016;

**II.** Pelo **INDEFERIMENTO DE tutela PROVISÓRIA** requerida;

**III.** Pela **PROCEDÊNCIA PARCIAL** desta Representação quanto ao mérito, considerando a análise efetuada nesta instrução;

**IV.** Pela **COMUNICAÇÃO** ao atual titular da unidade gestora representada, nos termos do artigo 26 do Regimento Interno deste Tribunal (aprovado pela Deliberação TCE-RJ nº 167/1992), para que atenda às seguintes **DETERMINAÇÕES**, sendo certo que a verificação do seu cumprimento poderá ser objeto de controle externo a cargo deste Tribunal em futura auditoria governamental, considerando os critérios de materialidade, relevância, risco e oportunidade:

1. Publique no sítio eletrônico do Município (Portal da Transparência), antes do término da fase interna do procedimento licitatório, documento que exponha e consolide todas as contribuições colhidas em sede de Consulta Pública, Audiência Pública e/ou demais instrumentos de participação social, bem como dê publicidade à todas as razões de eventuais rejeições ou acolhimentos das contribuições, que visem o aprimoramento do Edital para a Concessão do Aeroporto Internacional Municipal de Cabo Frio;
2. Publique no sítio eletrônico do Município (Portal da Transparência), de imediato, aviso contendo informação de que a gravação da Audiência Pública realizada em 30.11.22 encontra-se localizada na *internet*, disponibilizando o respectivo endereço e *link* para direcionamento;

**V.** Pela **COMUNICAÇÃO** ao titular do Órgão Central de Controle Interno para que acompanhe o cumprimento da presente decisão e, em caso de descumprimento, dê ciência imediata a este Tribunal, sob pena de responsabilidade solidária, de acordo com o inc. IV, art. 53 e art. 55 da Lei Complementar nº 63/90;

**VI.** Pela **EXPEDIÇÃO DE OFÍCIO** ao Representante, a fim de que tome ciência da decisão desta Corte;

**VII.** Pelo **ARQUIVAMENTO** deste processo.

O Ministério Público de Contas, representado por seu Procurador-Geral, Dr. Henrique Cunha de Lima, discordou da sugestão instrutiva apenas no que se refere ao arquivamento do feito.

Posteriormente, o Representante juntou novos documentos aos autos, razão pela qual, em 16.06.2023, proferi despacho saneador interno encaminhando o feito ao Corpo Instrutivo para que realizasse a devida análise meritória da nova documentação.

O Corpo Técnico, em atendimento, promoveu a análise dos elementos e apresentou a instrução datada de 29.06.2023, cuja sugestão de encaminhamento segue transcrita a seguir:

Considerando que a síntese do que foi examinado neste processo se restringe às irregularidades e impropriedades apontadas, não esgotando a atuação fiscalizatória no âmbito da contratação, a qual poderá ser ampliada oportunamente com base nos critérios de risco, materialidade, relevância e oportunidade;

Considerando que após instrução meritória realizada em 11/05/2023 por esta CAD-D não houve inclusão de novos documentos referente à consulta pública para o trâmite da nova concessão do aeroporto internacional de Cabo Frio;

Considerando que a partir da nova documentação apresentada (prints, Docs. 03, 04 e 05) o Representante comprovou que enviou as suas contribuições tempestivamente ao endereço eletrônico indicado pela Comissão Especial da Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, alterando o entendimento da instrução desta CAD-D de 11/05/2023 especificamente nesse ponto;

Considerando que Comissão Especial da Concessão Pública do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, por meio do Documento #3774207, mesmo que intempestivamente, apreciou ponto a ponto as contribuições apresentadas pelo Representante;

Considerando que a licitação para Concessão do Aeroporto de Cabo Frio/RJ está prevista para ocorrer em 11/07/2023.

**Opinamos:**

**I.** Pelo **CONHECIMENTO** desta Representação, uma vez presentes os requisitos necessários à sua admissibilidade, nos termos do disposto no artigo 113, § 1º da Lei 8666/1993, na Lei Complementar Estadual 63/1990 (Lei Orgânica do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro), no Regimento Interno deste Tribunal (aprovado pela Deliberação TCE-RJ nº 167/1992) e na Deliberação TCE-RJ nº 266/2016;

**II.** Pelo **INDEFERIMENTO DA TUTELA PROVISÓRIA** requerida;

**III.** Pela **PROCEDÊNCIA PARCIAL** desta Representação quanto ao mérito, considerando a análise efetuada nesta instrução e na instrução de 11/05/2023;

**IV.** Pela **COMUNICAÇÃO** ao atual titular da unidade gestora representada, nos termos do artigo 26 do Regimento Interno deste Tribunal (aprovado pela Deliberação TCE-RJ nº 167/1992), para que atenda às seguintes DETERMINAÇÕES, sendo certo que a verificação do seu cumprimento poderá ser objeto de controle externo a cargo deste Tribunal em futura auditoria governamental, considerando os critérios de materialidade, relevância, risco e oportunidade:

1. Publique, antes da abertura da Licitação, no sítio eletrônico do Município (Portal da Transparência), documento que exponha e consolide todas as contribuições colhidas em sede de Consulta Pública, Audiência Pública e/ou demais instrumentos de participação social, bem como dê publicidade à todas as razões de eventuais rejeições ou acolhimentos das contribuições, que visou o aprimoramento do Edital para a Concessão do Aeroporto Internacional Municipal de Cabo Frio;

2. Publique no sítio eletrônico do Município (Portal da Transparência) aviso contendo informação de que a gravação da Audiência Pública realizada

em 30.11.22 encontra-se localizada na *internet*, disponibilizando o respectivo endereço e *link* para direcionamento;

3. Caso haja necessidade de implementar quaisquer eventuais melhorias no edital de licitação, derivadas das manifestações apresentadas na audiência pública, republique a data para realização da licitação, obedecendo a todos os procedimentos previstos na Lei Federal nº 8.666/93.

**V. Pela COMUNICAÇÃO** ao titular do Órgão Central de Controle Interno para que acompanhe o cumprimento da presente decisão e, em caso de descumprimento, dê ciência imediata a este Tribunal, sob pena de responsabilidade solidária, de acordo com o inc. IV, art. 53 e art. 55 da Lei Complementar nº 63/90;

**VI. Pela EXPEDIÇÃO DE OFÍCIO** ao Representante, a fim de que tome ciência da decisão desta Corte;

**VII. Pelo ARQUIVAMENTO** deste processo.

O Ministério Público de Contas, representado por seu Procurador-Geral, Dr. Henrique Cunha de Lima, reiterou o seu entendimento acompanhando a sugestão instrutiva e discordando apenas no que se refere ao arquivamento do feito.

### **É o Relatório.**

Inicialmente, considerando que a decisão monocrática anterior se restringiu a solicitar esclarecimentos a fim de viabilizar o exame do pedido de tutela de urgência, cumpre-me retomar a análise concernente à **admissibilidade** da Representação em apreço. Quanto ao ponto, verifico que a exordial se reveste dos pressupostos de admissibilidade estabelecidos no art. 109 do Regimento Interno deste Tribunal, impondo-se o seu **conhecimento**.

Nada obstante disso, observo que a exordial **se enquadra nos critérios de risco, materialidade, relevância e oportunidade**, previstos no art. 111 do Regimento Interno desta Corte, viabilizando o exame do pedido de tutela provisória, bem como do mérito subjacente ao presente processo.

Conforme relatado, alega o Representante possíveis **ilegalidades praticadas durante o procedimento que envolve a elaboração de edital** para a futura concessão do aeroporto internacional de Cabo Frio.

Cabe destacar que, quando do ingresso da Representação nesta Corte, o procedimento licitatório ainda se encontrava em sua fase interna, sem que o edital houvesse sido divulgado. No entanto, conforme informado pelo Representante através do Documento TCE/RJ nº 13.196-0/23, e confirmado mediante consulta ao sítio eletrônico oficial da Prefeitura de Cabo Frio<sup>1</sup>, foi possível identificar que **já foi divulgado o edital de Concorrência Pública nº 001/2023**, cujo objeto é selecionar a melhor proposta para a celebração de Contrato de Concessão de serviços públicos de administração das atividades aeroportuárias, operação, manutenção, segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial no Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

No entanto, também em consulta ao sítio eletrônico oficial da municipalidade, foi possível constatar que o **certame foi adiado sine die<sup>2</sup>** em **atendimento às decisões judiciais** proferidas nos autos dos processos em curso no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro sob os nºs 0808908-72.2023.8.19.0011 e 0808060-85.2023.8.19.0011.

Nesse contexto, verifico que o pedido de suspensão de todos os atos referentes à Concorrência Pública se mostra prejudicado, restando **configurada a perda do objeto do pedido de tutela**.

Quanto ao mérito, passo a analisar as irregularidades narradas pelo Representante, assim como os esclarecimentos prestados pelo Jurisdicionado em atendimento à decisão desta Corte.

Inicialmente, o Representante informa que a Administração Pública declarou vencedor do Procedimento de Manifestação de Interesse nº 01/2022 o consórcio MARAZUL, em detrimento do consórcio ora Representante. Cabe observar que o referido PMI foi veiculado com a finalidade de buscar estudos técnicos, econômico-

---

<sup>1</sup> <<https://transparencia.cabofrio.rj.gov.br/licitacaolista.php?id=1101>> Acesso em 17.07.2023

<sup>2</sup> <[https://transparencia.cabofrio.rj.gov.br/arquivos\\_download.php?pg=licitacao&id=1101&subid=4043](https://transparencia.cabofrio.rj.gov.br/arquivos_download.php?pg=licitacao&id=1101&subid=4043)> Acesso em 17.07.2023

financeiro, jurídico e ambiental, que subsidiasssem a modelagem da concessão para exploração, manutenção e expansão do aeroporto de Cabo Frio.

Segundo afirma, o Jurisdicionado deu seguimento ao procedimento, realizando Audiência e Consulta Pública acerca da minuta do edital de concessão, sem que houvesse julgado o recurso interposto pelo ora Representante contra a decisão que declarou o consórcio MARAZUL vencedor do PMI.

Sustenta que, ainda assim, apresentou contribuições no âmbito da Consulta Pública e, através da ata divulgada no Diário Oficial do município de 03.02.2023 e do acesso à gravação da audiência disponibilizada em rede social da municipalidade (*facebook*), identificou que tais contribuições, assim como as prestadas por outros interessados, não foram analisadas pela Administração Pública, violando diversos princípios administrativos, bem como as leis que regulam o processo administrativo federal<sup>3</sup> e o processo administrativo no âmbito do estado do Rio de Janeiro<sup>4</sup>.

Por fim, afirma que estariam sendo violados os princípios da publicidade e da transparência, uma vez que a municipalidade não teria divulgado as contribuições apresentadas pelos interessados e tampouco mantém atualizado seu sítio eletrônico oficial com os andamentos da consulta pública.

Por tais motivos, requer, liminarmente, a suspensão da abertura da licitação e, no mérito, que sejam apuradas as irregularidades cometidas no âmbito da consulta e

---

<sup>3</sup> Art. 31. Quando a matéria do processo envolver assunto de interesse geral, o órgão competente poderá, mediante despacho motivado, abrir período de consulta pública para manifestação de terceiros, antes da decisão do pedido, se não houver prejuízo para a parte interessada.

(...)

§ 2º O comparecimento à consulta pública não confere, por si, a condição de interessado do processo, mas confere o direito de obter da Administração resposta fundamentada, que poderá ser comum a todas as alegações substancialmente iguais.

<sup>4</sup> Art. 27. Quando a matéria do processo envolver assunto de interesse geral, o órgão competente poderá, mediante despacho motivado, abrir período de consulta pública para manifestação de terceiros, antes da decisão do pedido, se não houver prejuízo para a parte interessada.

(...)

§ 2º O comparecimento de terceiro à consulta pública não confere, por si só, a condição de interessado no processo, mas atribui-lhe o direito de obter da Administração resposta fundamentada, que poderá ser comum para todas as alegações substancialmente iguais.

audiência pública, devendo ser determinado que a Administração Pública promova a análise fundamentada de todas as contribuições recebidas e publique todos os andamentos relativos aos atos preparatórios e ao próprio certame.

Em sua resposta, o Jurisdicionado sustenta que não há qualquer irregularidade no procedimento e que todas as publicações foram devidamente realizadas no Diário Oficial do Município e disponibilizadas no Portal da Transparência no seguinte *link*: <https://transparencia.cabofrio.rj.gov.br/licitacaolist.php?id=864>.

Assevera que a Comissão analisou os estudos apresentados pelos consórcios LOGIT e MARAZUL por oportunidade do PMI, declarando o segundo como vencedor e, a partir da escolha dos estudos de modelagem, deu início à fase de consulta pública.

Afirma que procedimento de consulta pública sobre a concessão do aeroporto esteve aberto a contribuições de 09.11.2022 até 09.12.2022, por meio do endereço eletrônico [cogecol@cabofrio.rj.gov.br](mailto:cogecol@cabofrio.rj.gov.br), conforme aviso de Consulta Pública devidamente publicado na imprensa oficial e divulgado na mídia institucional.

Em prosseguimento, informa que a audiência pública foi realizada no dia 30.11.2022, oportunidade em que todos os interessados puderam se manifestar e, em 30.01.2023 a comissão apreciou todos os pontos suscitados em consulta pública, através da Ata de sessão nº 01/2023, justificando a rejeição e o acolhimento das contribuições recebidas.

Segundo alega, não foi localizada qualquer contribuição por parte do consórcio representante. Apesar disso, em sua resposta, o Jurisdicionado promoveu a análise das contribuições apresentadas pelo Representante durante o período da consulta pública.

Diante da análise acima mencionada, bem como dos esclarecimentos prestados, requer que seja declarada a perda do objeto da presente Representação ou julgada improcedente em seu mérito.

Posteriormente, conforme exposto no relatório deste voto, o Representante encaminhou o Documento TCE/RJ nº 13196-0/2023 informando a publicação do edital de Concessão com data de início agendada para o dia 11.07.2023, e reiterando o pedido liminar de suspensão do procedimento licitatório, uma vez que o instrumento convocatório teria sido divulgado “*(i) sem considerar as contribuições apresentadas pelos interessados por meio dos mecanismos de participação social e (ii) sem a devida divulgação e difusão das informações, ato que fere diretamente o interesse público.*”

Na mesma manifestação, reitera que, nas datas em que foram publicados o Aviso de Consulta e Aviso de Audiência Pública, os estudos produzidos pelo consórcio vencedor ainda não tinham sido publicados no Portal da Transparência e que o sítio eletrônico do Jurisdicionado permanece sem informações atualizadas acerca do procedimento licitatório, destacando que ainda não foram disponibilizadas (i) as contribuições apresentadas pelos interessados; (ii) a Ata da Sessão nº 01/2023; e (iii) a análise e resposta do Município de Cabo Frio às contribuições apresentadas pelos interessados no âmbito da Consulta e da Audiência Pública.

Por fim, o Representante contesta a alegação do Jurisdicionado de que as suas contribuições não teriam sido enviadas ao endereço eletrônico e apresenta o comprovante de envio dos *emails* dentro do prazo estabelecido.

Feitos tais esclarecimentos, passo a avaliar pontualmente as irregularidades suscitadas pelo consórcio representante à luz da análise promovida pelas instâncias técnicas desta Corte.

**1. Ausência de análise das contribuições fornecidas por ocasião da consulta pública e ausência de análise das ponderações/questionamentos formulados por outros interessados na audiência pública:**

Muito embora inicialmente o corpo instrutivo tivesse identificado que, na linha do alegado pelo Jurisdicionado, não havia nos autos qualquer comprovação de envio de contribuições por parte do Representante durante o período da consulta

pública, posteriormente, diante das novas informações fornecidas através do Documento TCE/RJ nº 13196-0/23, foi promovida nova análise técnica datada de 29.06.2023, que identificou, nesta nova documentação, a comprovação do envio das contribuições por parte do consórcio.

O Jurisdicionado, por sua vez, apesar de não ter divulgado oportunamente a análise das contribuições em seu sítio eletrônico, na resposta enviada a esta Corte de Contas (documento #3774207) apreciou a integralidade de tais contribuições.

Dessa forma, quanto a este ponto, verifico que assiste razão ao Representante e, na linha do entendimento manifestado pelo Corpo Instrutivo, concluo que **a análise das contribuições fornecidas apenas nos autos desta Representação não é suficiente e, portanto, deve ser publicada no sítio eletrônico oficial da municipalidade.**

Em prosseguimento, observa o Corpo Instrutivo, a partir do acesso ao conteúdo da gravação da íntegra da audiência pública disponibilizado em rede social do Município (*facebook*<sup>5</sup>), que o ato contou com a participação de representantes do consórcio MARAZUL (vencedor do PMI) e de outros três representantes de empresas interessadas, não sendo mencionada a presença do Representante.

Além disso, identificou o corpo técnico que alguns dos questionamentos formulados por ocasião da audiência foram respondidos na mesma oportunidade, quais sejam:

- Críticas relativas aos quesitos de habilitação técnica, mormente sobre os aspectos da ampla competitividade versus garantia da qualificação técnica;
- Sugestão para fazer constar no Edital a inversão de fases do leilão, conforme preconiza a Lei 14.133/21;

---

<sup>5</sup> <https://www.facebook.com/PrefeituradeCaboFrio/videos/acompanhe-a-audi%C3%A3ncia-p%C3%A3Blica-de-modelagem-de-concess%C3%A3o-do-aeroporto-de-cabo-fri/417848330430338/>

- Críticas relativas as cláusulas que regem o período de transição operacional do Aeroporto (PTO);
- Crítica quanto eventual irregularidade relacionada à participação de empresa atuante no setor aeroportuário como autora dos Estudos referencias da modelagem;
- Crítica relativa à adoção de crescimento do PIB como fator previsto para incremento de demanda.

Por outro lado, ao analisar a Ata de Sessão nº 01/2023, referente à reunião ocorrida em 30.01.2023 para apreciação dos questionamentos apresentados, constatou que alguns outros apontamentos não foram respondidos:

- Crítica sobre ausência de atestados que busquem comprovar a capacidade técnica relacionadas à implantação e operação de Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) e das Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA);
- Sugestão para adoção de exigência relativa a processamento de carga no rol de itens de qualificação técnico-operacional;
- Crítica relacionada à eventual exigência restritiva nos itens de qualificação técnico-profissional (item 20.16 b) da Minuta do Edital);
- Críticas relacionadas à matriz de alocação de riscos;
- Crítica relacionada à suposta ausência de estudos concorrenceis.

A Lei nº 8.666/93 que, segundo consta do preâmbulo do edital divulgado, regerá a Concorrência Pública, dispõe em seu art. 39 que, sempre que o valor estimado para uma licitação for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inciso I, alínea "c" da mesma lei (R\$1.500.000,00), o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável, na qual todos os interessados terão acesso a todas as informações pertinentes e direito a se manifestar.

A previsão da audiência pública como requisito para determinadas licitações visa garantir a participação popular no procedimento administrativo, contribuindo para a legitimidade da decisão da Administração Pública e, para que essa participação seja, de fato, efetiva, se mostra necessário que a Administração Pública promova a avaliação da integralidade das contribuições ou questionamentos oferecidos pelos interessados, sob pena de ser esvaziada a finalidade do instrumento.

Nos termos lecionados na obra “Audiências Públicas e ativismo: diálogo social no STF”, organizado por Vanice Regina Lírio do Valle<sup>6</sup>, muito embora as informações colhidas não gerem uma vinculação ou subordinação, gera à Administração Pública um dever de considerar as contribuições para incorporá-las ou descartá-las.

Nesta toada, considerando que a consulta e a audiência pública constituem relevantes instrumentos de participação pública nos procedimentos administrativos, alinho-me ao entendimento do Corpo Instrutivo ao sugerir o acolhimento das alegações do Representante, com a **determinação para que o Jurisdicionado dê publicidade a todas as razões de eventuais rejeições ou acolhimento das contribuições colhidas.**

## **2. Violação aos princípios da publicidade e transparência decorrente da disponibilização incompleta das informações no site oficial da municipalidade:**

Conforme exposto ao longo deste voto, as contribuições e os questionamentos oferecidos por interessados durante o procedimento de consulta pública, bem como na Audiência Pública, não foram divulgados pelo Jurisdicionado, o que, por si só, já configura a violação aos princípios da publicidade e transparência nos termos alegados pelo Representante.

---

<sup>6</sup> Apud: Carina Barbosa Gouvêa: Audiências Públicas: afinal, qual a sua finalidade? Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/audiencias-publicas-afinal-qual-a-sua-finalidade/130918828>. Acesso em 17.07.2023

Além disso, apesar de ter sido disponibilizada pelo Jurisdicionado, em perfil mantido em plataforma de rede social, a gravação em vídeo da sessão de Audiência Pública realizada em 30.11.2022, não consta a sua disponibilização em páginas oficiais da Prefeitura, o que também compromete a publicidade e transparência.

Ademais, como muito bem identificado pelo Corpo Instrutivo, “*existem 02 (duas) seções distintas, dentro do Portal da Transparência do Município, que reúnem documentos que se relacionam entre si: 1) Documentos relativos ao Chamamento Público 001/2022 – PMI para modelagem da Concessão do Aeroporto e 2) Documentos Relativos ao futuro Leilão para a Concessão do Aeroporto. A forma de disposição das informações e documentos, tal qual exposto, dificulta a consulta por parte dos interessados, devendo as informações estarem disponibilizadas em uma mesma seção do portal da transparência.*”

Por outro lado, no que tange às informações atualizadas do certame, acompanho o entendimento do corpo técnico e considero que a municipalidade vem incluindo oportunamente os andamentos do certame, sendo certo que o último documento divulgado foi o aviso de suspensão da licitação.

Por tais motivos, quanto a este ponto, acolho parcialmente as alegações do Representante e repto prudente **determinar à municipalidade que publique em seu sítio eletrônico aviso contendo informação de que a gravação da Audiência Pública realizada se encontra disponibilizada na internet, informando o respectivo endereço e link para direcionamento, bem como disponibilize todas as informações referentes ao certame em uma mesma sessão, facilitando o acesso por parte dos interessados.**

### **3. Conclusão:**

Corroborando com o entendimento manifestado pelas instâncias técnicas, verifico que assiste parcial razão ao Representante, eis que parte das irregularidades

apontadas foram confirmadas, razão pela qual a presente representação deve ser  **julgada parcialmente procedente.**

Por derradeiro, cabe salientar que deverá a municipalidade, após promover a análise e divulgação da integralidade das contribuições fornecidas pelos interessados, avaliar a necessidade de realizar eventuais alterações no instrumento convocatório, sendo certo que, neste caso, deverão ser publicados os avisos da remarcação da licitação e errata abarcando as modificações promovidas, na forma prevista no art. 21 da Lei Federal nº. 8.666/1993.

De toda sorte, considerando a relevância dos serviços objeto da licitação em tela, repto prudente determinar ao Corpo Instrutivo que providencie o armazenamento, em sua base de dados, das informações apresentadas nestes autos, as quais poderão ser utilizadas para subsidiar futuras ações de fiscalização, considerados os critérios de risco, materialidade, relevância e oportunidade.

Pelo exposto e examinado, posicione-me **parcialmente de acordo** com a proposta de encaminhamento formulada pelo Corpo Instrutivo e com o parecer do douto Ministério Público Especial.

**VOTO:**

**I. Pelo CONHECIMENTO** da presente Representação;

**II. Pela PERDA DO OBJETO DA MEDIDA CAUTELAR** pleiteada, pelos motivos expostos na presente decisão;

**III. Pela PROCEDÊNCIA PARCIAL** desta Representação;

**IV. Pela COMUNICAÇÃO** ao atual Prefeito Municipal de Cabo Frio, nos termos do art. 15, inciso I do Regimento Interno desta Corte, para que tenha ciência da presente decisão e adote as seguintes **DETERMINAÇÕES**, alertando-o que **o não**

**atendimento às decisões plenárias desta Corte torna seus responsáveis passíveis de aplicação de multa, bem como que não há a necessidade de comprovação do cumprimento das medidas neste processo, podendo ser objeto de verificação em futuras auditorias:**

**IV.1.** Publique no sítio eletrônico oficial da municipalidade documento que exponha e consolide todas as contribuições colhidas em sede de Consulta Pública, Audiência Pública e/ou demais instrumentos de participação social, bem como dê publicidade a todas as razões de eventuais rejeições ou acolhimentos das contribuições que visaram o aprimoramento do Edital para a Concessão do Aeroporto Internacional de Cabo Frio;

**IV.2.** Publique no sítio eletrônico do Município aviso contendo informação de que a gravação da Audiência Pública realizada em 30.11.2022 se encontra disponibilizada na internet, informando o respectivo endereço e *link* para direcionamento;

**IV.3.** Disponibilize todas as informações referentes ao certame em uma mesma sessão do Portal da Transparência, facilitando o acesso por parte dos interessados;

**IV.4.** Avalie a necessidade de implementar qualquer alteração no edital de licitação, derivadas das manifestações apresentadas na Audiência Pública ou no procedimento de consulta pública, devendo, neste caso, republicar o edital com nova data para realização da licitação, obedecendo a todos os procedimentos previstos na Lei Federal nº 8.666/93.

**V.** Pela **COMUNICAÇÃO** ao titular do Órgão Central de Controle Interno, nos termos do art. 15, inciso I do Regimento Interno desta Corte, para que acompanhe o cumprimento da presente decisão e, em caso de descumprimento, dê ciência imediata a este Tribunal, sob pena de responsabilidade solidária, de acordo com o inc. IV, art. 53 e art. 55 da Lei Complementar nº 63/90;

**VI.** Pela **COMUNICAÇÃO** ao Representante, nos termos do art. 15, inciso I do Regimento Interno desta Corte, para que tenha ciência da presente decisão;

**VII.** Pela **DETERMINAÇÃO À SECRETARIA-GERAL DE CONTROLE EXTERNO** deste Tribunal, para que tome ciência dos fatos trazidos aos autos e insira em seu banco de dados as respectivas informações, a fim de que possa subsidiar futuras ações fiscalizatórias, considerando os critérios de risco, materialidade e relevância;

**VIII.** Pelo **ARQUIVAMENTO** do feito.

GCS-2,

**ANDREA SIQUEIRA MARTINS**  
**CONSELHEIRA SUBSTITUTA**