

**PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO ENVIADOS PELOS LICITANTES
RELATÓRIO DE QUESTIONAMENTO 9 –14/01/2022 ÀS 16:59 H**

SUGESTÕES /CONTRIBUIÇÕES	RESPOSTAS / SEINFRA
<p>1. Qualificação Técnica</p> <p>Os requisitos de qualificação técnica exigidos dos Licitantes não estão adequados para a realidade do projeto. O quantitativo exigido revela-se muito elevado, à medida que não corresponde ao objeto existente, visto que supera a movimentação atual e até mesmo a movimentação prevista nas projeções aplicadas ao Novo Aeroporto Costa do Descobrimento. Em vista desta incongruência, faz-se necessário apresentar algumas considerações sobre o tema.</p> <p>Nas últimas rodadas de concessões de aeroportos federais, promovidas pelo Governo Federal e ANAC, a exigência de qualificação técnica foi estabelecida da seguinte forma:</p> <p>Aeroportos de Grande Porte (movimentação/PAX 2019): Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos – SP) (PAX 43 milhões); Aeroporto Internacional de Recife – PE (PAX 8,2 milhões), Aeroporto de Curitiba – PR (PAX 6,4 milhões), Aeroporto de Congonhas – SP (PAX 22,8 milhões) e Aeroporto Santos Dumont – RJ (PAX 9,1 milhões) a exigência de qualificação Técnica foi de 5 milhões de PAX.</p> <p>Aeroportos de Médio Porte (movimentação/PAX 2019): Aeroporto de Goiânia – PAX 3,1 milhões, Aeroporto de Vitória – PAX 3 milhões, Aeroporto de Cuiabá – PAX 2,9 milhões, e Aeroporto Internacional de Manaus – AM PAX 2,8 milhões, a exigência de qualificação Técnica foi de 1 milhão de PAX.</p>	<p>A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.</p>

Verifica-se, portanto, que aeroportos com movimentação de passageiros muito superior ao do Aeroporto Internacional de Porto Seguro e do Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento/BA, foram licitados com exigência de qualificação técnica muito inferior.

O exemplo que revela de maneira clara como a exigência atual é excessiva e totalmente em descompasso com a realidade é o Aeroporto Internacional de São Paulo, maior aeroporto do país em movimentação de passageiros, que registrou a movimentação recorde de 43 milhões de passageiros em 2019, foi licitado com exigência de 5 milhões de passageiros.

Tendo como base o ano 2019 (antes da pandemia), vale ressaltar que apenas 9 aeroportos brasileiros superaram a movimentação de 8 milhões de passageiros, e que inclusive, se a Concessionária do Aeroporto Internacional de Salvador tentasse valer-se de sua experiência na operação deste contrato, nem mesmo o Aeroporto de Salvador e sua Concessionária teriam como comprovar 8 milhões de passageiros ano, isso porque desde a assunção pela atual Concessionária o Aeroporto nunca processou movimentação de passageiros que atendesse à qualificação técnica exigida na versão do edital ora submetida à Consulta Pública, qual seja 8 milhões de passageiros ano. Portanto, pode-se afirmar que o presente dispositivo resulta na limitação de outros possíveis players na participação do certame, isto é, tal medida caracteriza uma clara restrição de competitividade na licitação.

A Lei 8.666/93 estabelece que a exigência relativa à qualificação técnica deve ser compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, ou seja, considerando o item 18.4.2 do edital e o objeto desta licitação, podemos observar uma clara discrepância entre o procedimento em questão e o referido texto legal.

Considerando apenas o Aeroporto de Porto Seguro, que movimentou

cerca de 1,8 milhões de passageiros em 2019, e o requisito aplicado na Qualificação Técnica, podemos verificar que essa exigência corresponde a mais de 3 vezes o valor do objeto existente.

Dessa forma, qualquer exigência qualitativa ou quantitativa que, de algum modo, sob qualquer ângulo, restringe a competitividade de um certame poderá ensejar a nulidade do certame.

Diante destas observações e neste contexto, sugere-se que a qualificação técnica para este certame seja alterada para se enquadrar nas exigências compatíveis com a regulação do setor, quer seja a RBAC 153, que é classifica os Aeroportos com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios, sendo:

(i) Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil);

(ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);

(iii) Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e

(iv) Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões).

Com isso, o Aeroporto Existe e Novo de Porto Seguro enquadram-se na Classe III, que foram os mesmos casos de Goiânia, Vitória, Cuiabá, Manaus e o edital mais recente da 7ª Rodada, Belém, onde foi exigida a experiência de no mínimo 1 milhão de passageiros.

Neste caso, não resta outra contribuição que a adoção de qualificação técnica compatível com a Lei de Licitações, Normas da ANAC e das experiências de Aeroportos similares avaliadas e aprovadas pelo Tribunal de Contas da União – TCU, quer seja:

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021

OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento

a) prova de experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo, 1 (um) milhão de passageiros em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação deste Edital.

Cumpra frisar que essa sugestão está em consonância com a qualificação técnica de outros processos de licitação de aeroportos, estando alinhada com as melhores práticas do setor, e também está totalmente aderente aos ditames da Lei Federal nº 8.666/93 e da Constituição Federal, sendo imprescindível a alteração do edital para corrigir a irregularidade atualmente prevista.

2. Aporte

O Edital e a Minuta de Contrato preveem a realização de pagamento de Aportes de Recursos pelo Poder Concedente à Concessionária no valor total de R\$163.000.000,00, contudo, não há nos documentos disponibilizados nenhuma informação relativa à periodicidade dos pagamentos, se as parcelas de desembolso serão mensais, anuais ou qual será o período aplicável, visto que também não há um cronograma de desembolso já definido.

Além disso, o Anexo XIV do Edital, que contém as instruções para elaboração do Plano de Negócios, não contém sequer qualquer referência à figura do aporte de recursos, ignorando completamente a sua existência.

Ora, o aporte de recursos tem uma função de suma relevância para a avaliação econômico-financeira do projeto, sendo elemento essencial para o dimensionamento de riscos e análise sobre a atratividade do projeto. Todos os potenciais interessados em participar do certame devem ter acesso integral ao cronograma de desembolso definido para o pagamento das parcelas do aporte de recursos, inclusive na presente fase de consulta pública,

A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente..

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
<p>para que possam avaliar, questionar e eventualmente aprimorar o mecanismo previsto.</p> <p>Em razão desta importância, o artigo 5º, XI, da Lei Federal nº 11.079/04 impõe como cláusula obrigatória dos contratos de parceria público-privada a inclusão do cronograma e dos marcos para o repasse ao parceiro privado das parcelas do aporte de recursos, na fase de investimentos do projeto e/ou após a disponibilização dos serviços, sempre que for previsto o aporte de recursos.</p> <p>Portanto, a inclusão de maiores informações sobre o aporte de recursos, incluindo o cronograma de desembolso e os marcos contratuais para o repasse, é essencial não apenas para garantir uma correta análise do projeto pelos potenciais interessados, mas também para assegurar o cumprimento de uma exigência legal indispensável para a lisura do certame licitatório.</p>	
<p>3. Prazo da Concessão</p> <p>Apesar de o preâmbulo do edital indicar o prazo de 35 anos como prazo da concessão, o item 5.2 do Edital e a Cláusula 14.1 da Minuta de Contrato definem o prazo de 33 anos como prazo de vigência de contrato. Poderiam por favor esclarecer qual prazo deverá ser considerado pelos licitantes?</p>	<p>O prazo de vigência correto é 33 anos. Tal divergência será devidamente corrigida.</p>
<p>4. Projeto básico Complexo Aeroportuário</p> <p>Sugere-se que nova redação seja dada ao item “xlíiii”, uma vez que o trecho abaixo está vago e abre margem para diversas interpretações.</p> <p>“[...] contendo o conjunto de elementos necessários e suficientes [...]”</p> <p>Entendemos que seja essencial discriminar tais itens/elementos para inclui-los no Projeto Básico de Engenharia ou, ao menos, fazer referência a uma normatização da área de engenharia.</p> <p>Em caso negativo, favor esclarecer quais são os elementos que</p>	<p>A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.</p>

	caracterizam as obras ou os serviços destinados à construção do Complexo Aeroportuário.	
5.	Qualificação Econômico-Financeira Conforme é cediço, por força da Instrução Normativa RFB n.º 787, de 19 de novembro de 2007, e, posteriormente, da Instrução Normativa RFB n.º 1.774, de 22 de dezembro de 2017, todas as sociedades empresárias, com exceção das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), devem apresentar seus balanços na forma do SPED Contábil (Sistema Público de Escrituração Digital). Diante disso, sugere-se a seguinte redação, em substituição à prevista no item 18.5.1.1: “18.5.1.1. Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis, que comprovem a boa situação financeira da empresa. Em se tratando de LICITANTE constituída há menos de 1 (um) ano, deverão ser apresentados, em substituição ao balanço patrimonial, o balancete referente ao mês imediatamente anterior à data da abertura da LICITAÇÃO e o balanço provisório devidamente registrado na respectiva junta comercial sendo vedada a substituição dos referidos documentos para LICITANTES constituídas há mais de 1 (um) ano O balanço das empresas que não são obrigadas a publicá-los de acordo com a lei deverá estar assinado por contador registrado no Conselho Regional de Contabilidade (CRC) em que tiver sede a LICITANTE, com indicação do número das páginas transcritas no livro diário e registrado nos órgãos competentes. No caso de sociedade anônima, o balanço deverá estar publicado em órgãos de imprensa, na forma da lei. As LICITANTES obrigadas a utilização do Sistema Público de Escrituração Digital (SPED) deverão apresentar, além do balanço patrimonial assinado pelo responsável legal e pelo contador, o Recibo de Entrega do Livro, os Termos de	A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
---------------------------	--

	Abertura, Encerramento e Autenticação, podendo este último ser substituído pela Etiqueta da Junta Comercial ou Órgão de Registro.”	
6.	Estudos técnicos <p>Considerando o edital como um todo, bem como os anexos dele integrantes, questiona-se: durante a PMI, houve a correta análise / avaliação técnica, econômico e financeira da possibilidade de reforma e ampliação do aeroporto de Porto Seguro a fim de atender à demanda esperada pelo Poder Concedente?</p> <p>Desta forma, partindo da hipótese da ampliação do aeroporto de Porto Seguro, reduzir-se-ia o volume de investimentos necessários na operação e, com isso, aumentaria o “Value for Money” do próprio Poder Concedente.</p> <p>Em contraste ao que é observado nas demais licitações, o Poder Concedente responsável por esta Concorrência Pública não divulgou esses estudos. Sobre isso, a doutrina jurídica entende que a Administração Pública deva adotar sempre a metodologia adequada, utilizando critérios objetivos e técnicos, para propiciar as condições adequadas do certame e decidir adequadamente se vale a pena desenvolver determinado projeto de infraestrutura.</p> <p>Em diversas notícias vinculadas pelo próprio Estado da Bahia e por meios de comunicação confiáveis, há menção a déficit orçamentário e previsão de investimentos com altos valores em diversos setores.</p> <p>Assim, a decisão pública pelo pagamento de valores a título de contraprestação pública, em detrimento da adoção de um modelo de concessão comum, sem o dispêndio público, deve considerar todas as áreas e setores que deixarão de ser atendidos em razão da idealização de um novo aeroporto sob a modelagem de uma parceria público-privada.</p> <p>Apesar de o Anexo Único da Portaria SEINFRA nº 035, de 03.12.2021</p>	Todos os estudos, análises, avaliações técnicas, econômicas e financeiras foram realizadas.

indicar como justificativa para a realização da parceria público-privada as “incontornáveis restrições ao atual Aeroporto de Porto Seguro, impostas pela malha urbana no seu entorno e suas vias de acesso, pela complexa interação aeroporto-cidade, pela capacidade operacional reduzida, pelas limitações do tráfego aéreo e suas implicações nos níveis de serviços prestados, fazem com que o equipamento opere com limitações e com possibilidade de não responder ao crescente aumento de demanda”, tais elementos não estão demonstrados de maneira clara e inconteste nos documentos ora submetidos à consulta pública.

Cumprir destacar que a Lei Federal nº 11.079/04 define em seu artigo 4º as diretrizes para a contratação de parceria público-privada, dentre as quais estão a (i) eficiência no cumprimento das missões de Estado e no emprego dos recursos da sociedade; (ii) responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias; (iii) transparência dos procedimentos e das decisões; e (iv) sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria.

Com base no acima exposto entende-se que esses quatro elementos não foram devidamente observados na estruturação e na condução do presente procedimento licitatório. Há dúvidas relevantes sobre a real necessidade e vantajosidade para o Estado, e para a população, decorrente da construção de um novo sítio aeroportuário, em detrimento da modernização e implementação de melhorias no aeródromo atual. Assim, é imprescindível que todas as informações e decisão que levaram à definição do modelo atual de concessão sejam devidamente divulgadas e explicadas pelo Estado, de forma a assegurar a lisura do processo e permitir uma adequada avaliação do projeto. Após a divulgação de todas as informações, faz-se necessário a realização de um novo período de consulta pública, visando oportunizar o debate público e a discussão sobre eventuais melhorias no projeto

<p>7.</p>	<p>Anexo XI do Contrato</p> <p>Favor esclarecer onde a variável TD (“TD = Taxa de Desconto estabelecida pela ANAC vigente no ano t;”) é utilizada na fórmula de cálculo da RPt (“RPt = Receita por Passageiro auferida no ano t) que consta no item 1.3 do Anexo XI do Contrato, visto que não ficou claro na fórmula apresentada.</p> <p>A inexistência da fórmula completa ou a indicação de informações equivocadas na fórmula que consta no referido anexo pode prejudicar a adequada avaliação sobre o cálculo da tarifa aplicável, o que dificulta a correta análise sobre a viabilidade econômico-financeira do projeto. Após a divulgação das informações corretas, é imprescindível a realização de novo período de consulta pública, visando cumprir os objetivos do debate público e do próprio instrumento de consulta pública em si.</p>	<p>A informação será disponibilizada no processo licitatório.</p>
<p>8.</p>	<p>Responsabilidade e indenizações</p> <p>A distribuição de riscos dentro de um contrato de concessão deve sempre ser norteada pela diretriz segundo a qual o risco deve ser alocado àquela parte que tem melhores condições de administrá-lo. Caso contrário, uma alocação inadequada acaba por prejudicar o projeto como um todo, especialmente a sua atratividade, pois isto implica na majoração dos custos totais incorridos para a execução do projeto.</p> <p>A modelagem do projeto considera a necessidade de desapropriação de imóveis em que será implantado o novo aeródromo, conforme indicado no Anexo VI.</p> <p>Contudo, verifica-se que as informações disponibilizadas referentes às desapropriações que serão necessárias não são suficientes para a adequada precificação do projeto. Considerando que em regra as desapropriações e desocupações são itens não financiáveis dos</p>	<p>A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.</p>

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021

OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento

projetos no mercado bancário e nas agências de desenvolvimento, o montante incorrido para o pagamento de desapropriações é normalmente arcado com recursos de capital próprio, que possuem um custo financeiro mais elevado. Isto invariavelmente acaba por culminar na elevação do custo total do projeto.

Além do custo maior, há que se considerar a incerteza em relação ao valor final que terá que ser dispendido pela Concessionária. Sem a definição de um valor teto, os licitantes devem estimar valores acima daqueles que podem vir a ser efetivamente necessários, o que contribui para o encarecimento do projeto como um todo.

Assim, sugere-se alocar o risco de desvio de prazo e de custo ao Poder Concedente, uma vez que os riscos atribuídos ao Concessionário são demasiadamente altos dada as incertezas de prazo para conclusão das desapropriações e prováveis desvios de custos oriundos de negociações entre Concessionária e lindeiros, além de ser necessária a definição de um valor máximo para o risco de indenização. Superado este teto, os valores seriam arcados integralmente pelo Poder Concedente.

9. Responsabilidade e indenizações

Considerando que o Aeroporto de Porto Seguro já está em operação há muitos anos, operado por concessionária sem nenhuma relação com o contrato de parceria público-privada que será celebrado em decorrência da licitação e, possivelmente, sem qualquer relação com a concessionária atual do aeroporto, entende-se imprescindível que todo o passivo trabalhista relacionado aos empregados atuais da concessionária sejam risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente. A total incerteza em relação ao cumprimento de obrigações trabalhistas pela atual concessionária, além da possibilidade de adoção de um modelo de gestão distinto do atualmente vigente, faz necessário que a futura concessionária possa contar com corpo técnico e operacional totalmente distinto do atual, não podendo ser responsabilizada pelos passivos trabalhistas

A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
---------------------------	--

	atuais, nem por qualquer custo relacionado à demissão dos empregados atuais da concessionária.	
	Apesar de o item 16.1 do Edital fazer referência ao item 4.4 do Edital como item relativo ao valor estimado do contrato, este item não existe. Favor confirmar se deve ser considerado o valor indicado no item 5.1 do Edital, em que consta o valor de R\$ 7.025.000.000,00.	
10.	Garantia de Proposta Apesar de o item 28.1 do Edital fazer referência ao item 4.4 do Edital como item relativo ao valor estimado do contrato, este item não existe. Favor confirmar se deve ser considerado o valor indicado no item 5.1 do Edital, em que consta o valor de R\$ 7.025.000.000,00.	Será corrigida a referência nas cláusulas, substituindo 4.4. por 5.1.
11.	Preâmbulo do Edital Diferentemente do que consta no preâmbulo do edital, o período de Consulta Pública não foi realizado entre 01/11/2021 e 30/11/2021, visto estar divergente com o publicado no Diário Oficial (iniciado em 06/12/2021 e se encerrando 14/01/2022). Além disso, não foi informado ou publicado oficialmente a previsão de realização de Audiência Pública, este importante para transparência e esclarecimento de questões técnicas, jurídicas, financeiras e etc..	Será indicado o período correto de realização da Consulta Pública e a data da Audiência Pública.
12.	Qualificação técnica Em diferentes passagens do edital consta a referência ao "item 0". Considerando que se trata de erro de referência, solicitamos por favor a indicação correta dos itens respectivos.	Será corrigida a referência nas cláusulas, substituindo item 0 por item 18.4.2.

13. Estudos de viabilidade

De acordo com as informações divulgadas, os estudos de viabilidade que embasaram o projeto são de 2019, período anterior à ocorrência da pandemia de COVID-19 e correspondente ao ápice da movimentação de passageiros no país. Considerando todos os efeitos e impactos nos últimos 2 anos, se faz mais que necessário a atualização dos estudos antes do efetivo lançamento do edital. Um exemplo é a projeção de demanda apresentada, que está completamente incompatível com a realidade no curto e médio prazo.

Além de todo o impacto gerado no último ano, tendo em vista a explosão de casos de COVID-19 ocorrida no último mês, há que se considerar o risco de novas ondas de contaminação ocorrerem no futuro, seja em razão de novas variantes, seja em razão de outros fatores.

Além das restrições impostas por autoridades e entes públicos, é imprescindível que seja mensurado e avaliado adequadamente o impacto gerado sobre o setor como um todo, pois já é perceptível uma mudança de cultura e de comportamento das pessoas em relação à realização de voos.

A realização de uma licitação de um projeto de R\$7 bilhões com estudos econômicos totalmente defasados e premissas que não são mais aderentes à realidade atual e ao prognóstico para os próximos anos, pode gerar prejuízos sensíveis ao Estado da Bahia e aos usuários dos serviços como um todo.

As discussões sobre o projeto, com um efetivo debate sobre a real necessidade de investimentos e a robustez das premissas adotadas nos estudos de viabilidade econômico-financeira só fazem sentido se tais estudos estiverem aderentes à realidade atual, caso contrário, qualquer tipo de discussão acaba sendo realizada sem bases técnicas adequadas, prejudicando a licitação e o projeto como um todo.

Os estudos de viabilidade da MIP foram revisados tanto pelo proponente da MIP, quanto por consultorias contratadas pelo Estado, ao longo dos anos de 2020 e 2021, também em razão do COVID.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
	<p>Assim, requer-se a atualização dos estudos de viabilidade e a correção das premissas econômicas adotadas nos documentos ora disponibilizados para consulta pública. Após a revisão dos documentos, entende-se também imprescindível a realização de novo debate público, oportunizando-se uma nova consulta pública para discussões e aprimoramento do projeto.</p>	
14.	<p>Anuência da SAC De acordo com o preâmbulo do edital, a publicação do edital foi precedida da anuência da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Infraestrutura–SAC/Minfra. Poderiam indicar e disponibilizar por favor o instrumento formal relativo à referida anuência?</p>	<p>A anuência da SAC será publicada após a audiência pública</p>
15.	<p>Pagamento pelos estudos Em relação ao ressarcimento referente à elaboração dos estudos que subsidiaram os documentos da licitação, o Edital prevê dois pagamentos distintos, sendo um devido à Acquamarina Santo André Empreendimentos Imobiliários Ltda. e outro devido à Bahiainveste, sendo que apenas o pagamento deste último é indicado como condição precedente à assinatura do contrato de concessão. Em vista desta divergência, poderiam esclarecer quem efetivamente foi responsável pela elaboração dos estudos vencedores? Adicionalmente, podem indicar quais são os valores devidos a título de ressarcimento? Na hipótese de ser necessário o pagamento de valores à Acquamarina Santo André Empreendimentos Imobiliários Ltda, por favor indicar quais foram as bases para definição do valor, visto que o termo de autorização não previa valores mínimos ou máximos de reembolso numa futura licitação.</p>	<p>Será corrigida a redação da cláusula 26.4 para esclarecer sobre os ressarcimentos à Acquamarina e a Bahiainveste</p>

<p>16.</p>	<p>Desapropriação</p> <p>Entende-se que o valor indicado na cláusula 5.3.1 deverá ser considerado como valor referencial e limite para o pagamento pela desapropriação do novo aeroporto. Caso seja necessário um valor superior ao previsto na referida cláusula, a diferença deverá ser arcada diretamente pelo Poder Concedente.</p> <p>Tal premissa é relevante para garantir previsibilidade e segurança jurídica para todos os potenciais licitantes do certame.</p> <p>Além disso, considerando que atualmente não há nenhuma restrição à participação na licitação de empresas atreladas, direta ou indiretamente, aos proprietários do imóvel indicado para a instalação do novo aeroporto, a definição de um cap para o valor do imóvel é imprescindível para assegurar minimamente a isonomia entre os licitantes, sob risco de se criar distorções e favorecimento indevido. Esta limitação de valores é prevista em outros contratos de parceria público-privada do Estado da Bahia, sendo utilizada inclusive para temas ambientais, como no Contrato nº 001/2018-SEINFRA, que tem por objeto a concessão patrocinada, para operação, manutenção e revitalização do sistema viário BA-052 e a construção de ponte-travessia sobre o rio de São Francisco entre os municípios baianos de Xique-Xique e Barra, em que sua cláusula 24.1.18 estabelece um valor limite para a responsabilidade da concessionária e, caso seja superado, o risco será do Poder Concedente.</p>	<p>A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.</p>
<p>17.</p>	<p>Imóveis compreendidos no Complexo Aeroportuário</p> <p>A instalação no novo Complexo Aeroportuário será realizada em local já definido pelo Poder Concedente, correspondente a uma área particular, não integrante do patrimônio público até o momento.</p> <p>Assim, entende-se imprescindível que o edital de licitação contenha regra que vede de maneira absoluta e integral a participação de qualquer pessoa física ou jurídica, fundos de investimento, que sejam</p>	<p>A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.</p>

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
	<p>direta ou indiretamente relacionados com os proprietários da área em que será instalado o novo aeroporto. Na hipótese de inexistência de restrição nesse sentido, haverá clara quebra de isonomia entre os licitantes, com a previsão de condições mais vantajosas e benéficas àqueles que já detêm a área em que será instalado o novo aeroporto, configurando patente ilegalidade..</p>	
18.	Reassentamento de famílias As obrigações previstas para reassentamento de famílias e moradores de locais contíguos à área necessária à execução de Obras e prestação dos Serviços previstas no item 6.3.1 podem ser feitas diretamente pela Concessionária? Quais são os limites?	A Informação será disponibilizada no processo licitatório
19.	Aeroporto Existente O contrato não deixa claro se após a conclusão do Novo Aeroporto será possível à Concessionária seguir operando o Aeroporto Existente e em quais condições. Poderiam por favor esclarecer? Caso contrário, qual será o destino do Aeroporto Existente? Poderá ser explorado pela Concessionária para outras finalidades? A Concessionária poderá alienar as áreas do Aeroporto Existente?	Após a “virada de chave” , o aeroporto existente será desativado e cancelado pelos órgãos competentes e a area terá outra destinação.
20.	Anexo XI – Tarifas Apesar de o Anexo XI indicar as tarifas aplicáveis, não há qualquer indicação sobre os valores de tarifas aplicáveis, inviabilizando completamente qualquer tipo de avaliação sobre a viabilidade econômico-financeira do projeto neste momento, o que esvazia de maneira relevante o papel da consulta pública. Entende-se adequado que seja realizado novo período de consulta pública após a definição dos valores aplicáveis.	Informação será disponibilizada no processo licitatório
21.	Garantia Pública Apesar de o projeto ser modelado sob a forma de uma parceria público-privada, modelo que tem como um de seus principais atrativos a possibilidade de oferta de uma estrutura de garantias	Será incluso no contrato as disposições aplicáveis à garantia pública.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
---------------------------	--

	<p>robusta ao parceiro privado, os documentos disponibilizados não refletem este elemento de suma importância para uma parceria público-privada.</p> <p>A cláusula 6.4.6 da Minuta de Contrato menciona o termo Garantia Pública, mas faz referência à cláusula 28.1, segundo a qual “As revisões dos parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos a partir da Operação do Complexo Aeroportuário”, portanto, sem qualquer relação com o tema da Garantia Pública.</p> <p>Novamente, verifica-se a inexistência de um elemento relevante para uma avaliação do projeto que seja minimamente razoável neste momento. Sem a oportunidade de avaliar e discutir a estrutura de garantias prevista, a realização do procedimento de consulta pública acaba sendo simplesmente formal, sem atingir o real objetivo delineado em lei.</p>	
22.	<p>Anexo VIII – Elementos Básicos do Projeto</p> <p>Elementos Básicos do Projeto apresenta especificações muito superficiais sobre as características das obras do Novo Aeroporto, fixando apenas o tamanho da pista e largura, e deixando de definir a capacidade/ resistência do pavimento da pista/ taxi e pátio, os sistemas auxiliares de navegação aérea, entre outros. Como trata-se de uma PPP, o edital precisa apresentar o maior número de parâmetros e características que sejam passíveis de precificação pelas licitantes. Da forma como está previsto atualmente, não será possível comparar de forma objetiva as propostas apresentadas, visto que certamente serão consideradas bases totalmente distintas entre cada uma das licitantes. Outro risco iminente é que os objetivos do Governo Estadual de ter um Novo Aeroporto capaz de processar voos com aeronaves maiores e que com maior autonomia poderão ser frustrados, uma vez que sem a previsão no Edital e Anexos de parâmetros e especificações técnicas da infraestrutura aeroportuária poderão resultar numa entrega de obras aquém da realidade posta e necessária para aumentar a capacidade</p>	A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.

	de um Aeroporto que substitua o Aeroporto Existente.	
23. Plano Plurianual	<p>A Lei nº 11.079/2004 dispõe, em seu artigo 10, inciso V, o seguinte:</p> <p>“A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, estando a abertura do processo licitatório condicionada a [...] seu objeto estar previsto no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado.”</p> <p>Nesse sentido, a referida lei exige que a contratação de PPPs deve, necessariamente, constar no plano plurianual do ente respectivo, sob risco de não ser possível a publicação do edital e o regular prosseguimento do procedimento licitatório. Não foi possível verificar, nos documentos disponíveis na licitação e tampouco nas informações divulgadas pelo Estado, se a PPP em questão está prevista no PPA mais recente, posto que há apenas uma referência genérica a construção de um aeroporto, não sendo possível verificar se este requisito foi suficientemente atendido.</p> <p>Caso seja confirmado esse fato, há uma falha grave, a qual pode fragilizar e comprometer o processo licitatório e prejudicar ou mesmo inviabilizar a condução da licitação, sendo pertinente a sua correção.</p> <p>Nesse sentido, poderiam informar se a referida PPP está prevista no Plano Plurianual do Estado da Bahia e, caso não esteja, requisitar as medidas cabíveis perante as autoridades competentes para que tal vício seja sanado.</p> <p>Além disso, salienta-se também que a realização do procedimento licitatório está condicionada à (i) elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada; e (ii) declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no</p>	Projeto previsto no Plano Plurianual

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021

OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento

	decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual, que até o momento não foram atendidos pelo Estado.	
24.	Aprovação do Conselho Gestor Sob o ponto de vista formal, é necessário que a referida PPP tenha aprovação consolidada pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia. Ocorre que não foi possível verificar, nos documentos disponíveis na licitação e tampouco nas informações divulgadas pelo Estado, se a aprovação de fato ocorreu. Caso seja confirmado esse fato, há uma falha grave, a qual pode fragilizar e comprometer o processo licitatório e prejudicar ou mesmo inviabilizar a condução da licitação. Favor informar se a referida PPP teve aprovação do Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia e, caso não o tenha, favor requisitar as medidas cabíveis perante as autoridades competentes para que tal vício seja sanado.	A PPP possui aprovação do Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia
25.	Câmara arbitral Entende-se recomendável que conste na minuta do contrato de concessão a câmara arbitral escolhida para a solução de controvérsias oriundas da relação contratual. A não indicação de câmara arbitral no contrato poderá impactar em atrasos relevantes para a solução de controvérsias ao longo da execução do contrato, além de ter o potencial de gerar um impasse em relação à definição da câmara, algo comum em situações em que há uma controvérsia já instaurada entre as partes. Adicionalmente, verifica-se que não há a indicação de elementos mínimos a serem considerados pelo Poder Concedente na definição da câmara arbitral resumindo-se apenas à definição de "instituições de notório reconhecimento", visto que a experiência na	A sugestão será avaliada pelo Poder Concedente.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021

OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento

matéria do litígio sequer é um requisito, já que é um elemento a ser preferencialmente atendido, mas não necessariamente.

Assim, na hipótese de a câmara arbitral não constar da versão final da minuta de contato, entende-se imprescindível que sejam elencados no contrato critérios de escolha e requisitos objetivos a serem adotados pelo Poder Concedente, de forma a evitar eventual arbitrariedade na seleção da câmara arbitral.

Nesse sentido, também é pertinente a redução do prazo de indicação da câmara arbitral de 30 para no máximo 15 dias.