



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA EXTRAORDINÁRIA DE PARCERIAS – SEPAR

E

UNIDADE DE CONCESSÕES E PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS - UCPPP

ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA PARA PMI DOS AEROPORTOS RS

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	2
2.	OBJETO	2
2.1.	O AEROPORTO DE PASSO FUNDO - LAURO KURTZ (SBPF)	3
2.1.1.	A infraestrutura existente no Aeroporto de Passo Fundo	4
2.2.	O AEROPORTO DE SANTO ÂNGELO – SEPÉ TIARAJU (SBNM).....	5
2.2.1.	A infraestrutura existente no Aeroporto de Santo Ângelo.....	7
3.	CONTEXTUALIZAÇÃO	8
4.	ESCOPO DOS ESTUDOS.....	9
4.1.	Diretrizes e premissas para Elaboração dos Estudos.....	9
4.1.1.	Caderno 1 – Estudo de mercado.....	10
4.1.2.	Caderno 2 - Estudos de engenharia e afins.....	12
4.1.3.	Caderno 3 – Estudos Ambientais;	16
4.1.4.	Caderno 4 – Avaliação Econômico Financeira	18
4.1.5.	Caderno 5- Estudos de viabilidade jurídica e edital	20
5.	DAS VISITAS TÉCNICAS.....	23
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	23

1. INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência contém o escopo dos ESTUDOS que se pretende receber dos autorizados no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI).

As informações técnicas sobre os aeroportos disponibilizadas e as diretrizes do presente Termo de Referência possuem caráter orientativo, cabendo aos autorizados realizar seus próprios levantamentos e avaliações para a estruturação do estudo a ser entregue.

2. OBJETO

O presente tem por objeto a obtenção e seleção de projetos, levantamentos, investigações e estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica, para subsidiar modelagem da concessão dos Aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo, localizados no estado do RS, nos termos deste TERMO DE REFERÊNCIA e demais disposições do edital.

2.1. O AEROPORTO DE PASSO FUNDO - LAURO KURTZ (SBPF)

O Aeroporto de Lauro Kurtz (SBPF) está localizado em área rural do Município de Passo Fundo, no estado do Rio Grande do Sul, na Rodovia BR 285, km 167, a aproximadamente 8 km do centro da cidade, nas coordenadas 28° 14' 43" S e 52° 19' 43" W e altitude de 724m. Encontra-se a uma distância de 311km da cidade de Porto Alegre, pelas rodovias BR386 e BR-285.

Segundo o Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul – PARGS 2003, “o aeródromo situa-se em região de topografia plana, tendo como principal via de acesso à rodovia BR-285. O trecho que conecta esta rodovia ao aeródromo encontra-se em terreno natural irregular com aclives e declives acentuados. O uso do solo no entorno é rural, não se constituindo em obstáculo para eventual expansão, à exceção da lateral direita da pista de pouso 15/33, devido a existência da via de acesso ao aeroporto”.



Figura 01 – Localização do Município de Passo Fundo em relação ao Estado do Rio Grande do Sul



Figura 02 – Localização geográfica da infraestrutura do SBPF

Dados Básicos do aeroporto de Passo Fundo (SBPF):

- Nome Oficial: Aeroporto de Passo Fundo/Lauro Kurtz;
- Endereço: Rodovia BR 285, Km 167, Zona Rural, Passo Fundo - RS
- Código IATA: PFB;
- Código ICAO: SBPF;
- Classificação: 4C;
- Elevação do aeródromo: 724,00m;
- Coordenadas: 28 14 43 S 52 19 43 W

2.1.1. A infraestrutura existente no Aeroporto de Passo Fundo

Os principais componentes do sítio aeroportuário atualmente homologado no aeroporto de Passo Fundo são descritos a seguir:

- Área patrimonial: 74,8 hectares;
- Pista de pouso e decolagem com dimensões de 1.680m x 30m, pavimento em asfalto, suporte de PCN 29/F/A/X/T;
- Pátio de aeronaves com 6.449 m²;
- Terminal de Passageiros (TPS) do aeroporto com área total de 845,00 m²;
- Possui dois estacionamentos (E1 com 3.184 m²; E2 com 2.691 m²) totalizando 5.875 m²;

- Auxílios: VOR, AVASIS (L8), Luzes de Cabeceira (L12), Luzes Laterais da Pista (L14), Luzes de TWY (L15), Farol Rotativo de Aeródromo (L21), Indicador de Direção de Vento Iluminado (L26)

Cabe ressaltar que o aeroporto está no momento passando por obras de ampliação. Após as obras a infraestrutura será:

- Pista de pouso e decolagem com suporte de PCN 42/F/B/W/T;
- Pátio de aeronaves com 15.448 m²;
- Terminal de Passageiros (TPS) do aeroporto com área total de 2.160 m²;
- Novo estacionamento público com 1.645 m², que se somará aos estacionamentos explorados por parceiros privados.

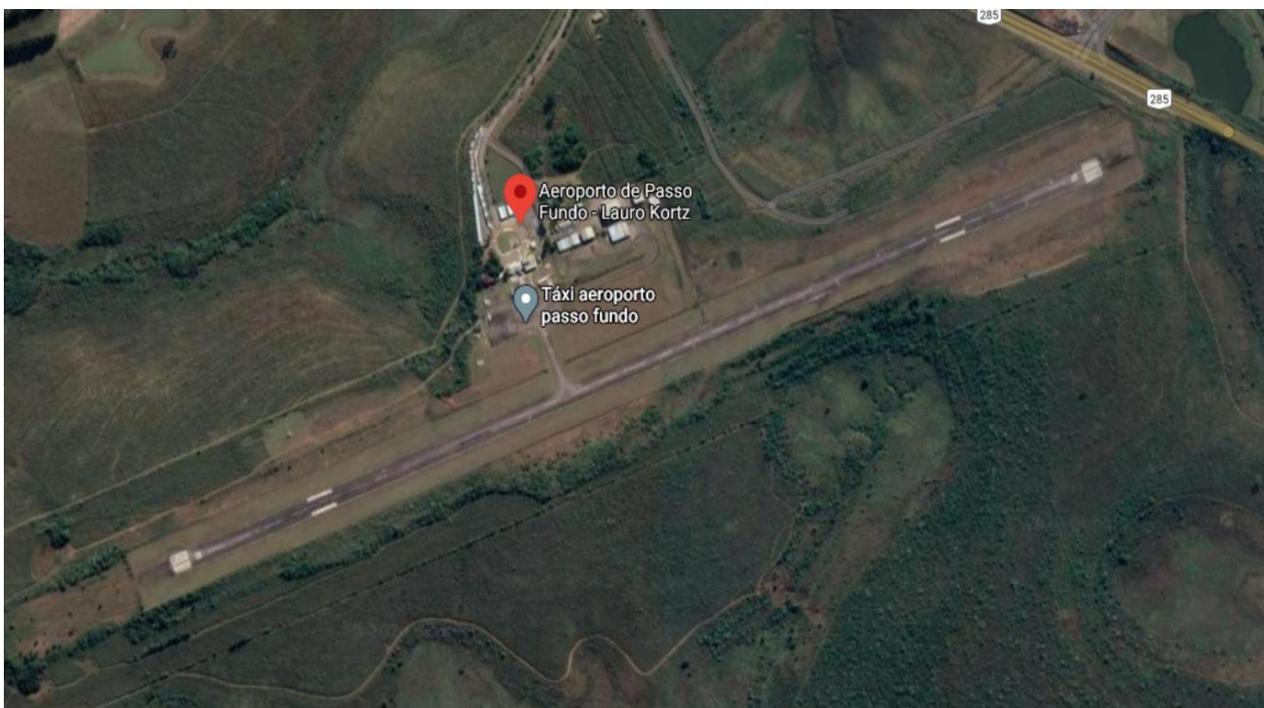


Figura 03 – Imagem de SBPF

2.2. O AEROPORTO DE SANTO ÂNGELO – SEPÉ TIARAJU (SBNM)

O aeroporto de Santo Ângelo (SBNM) está localizado em área rural da cidade de Santo Ângelo, no estado do Rio Grande do Sul, a aproximadamente 13 km do centro da cidade nas coordenadas 28° 16' 54" S e 54° 10' 6" W, com altitude de 322m. O aeroporto está a cerca de 458km de Porto Alegre e tem acesso por via pavimentada a partir da ERS-218.

Segundo o Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul – PARGS 2003, o aeroporto de Santo Ângelo está localizado na microrregião do mesmo nome, distando cerca de 458 Km na direção noroeste da cidade de Porto Alegre pela BR-386. O aeródromo situa-se 5 Km ao nordeste da área urbana em região de topografia suavemente ondulada. O uso do solo em seu entorno é rural, entretanto a ampliação da

pista de pouso e decolagem, apresenta restrição no prolongamento da cabeceira 29, devido a existência da rodovia RS-344.”

Figura 04 – Localização do Município de Santo Ângelo em relação ao Estado do Rio Grande do Sul.



O aeroporto de Santo Ângelo está localizado na Rodovia RS-218, km 13, Zona Rural do município de Santo Ângelo, RS.

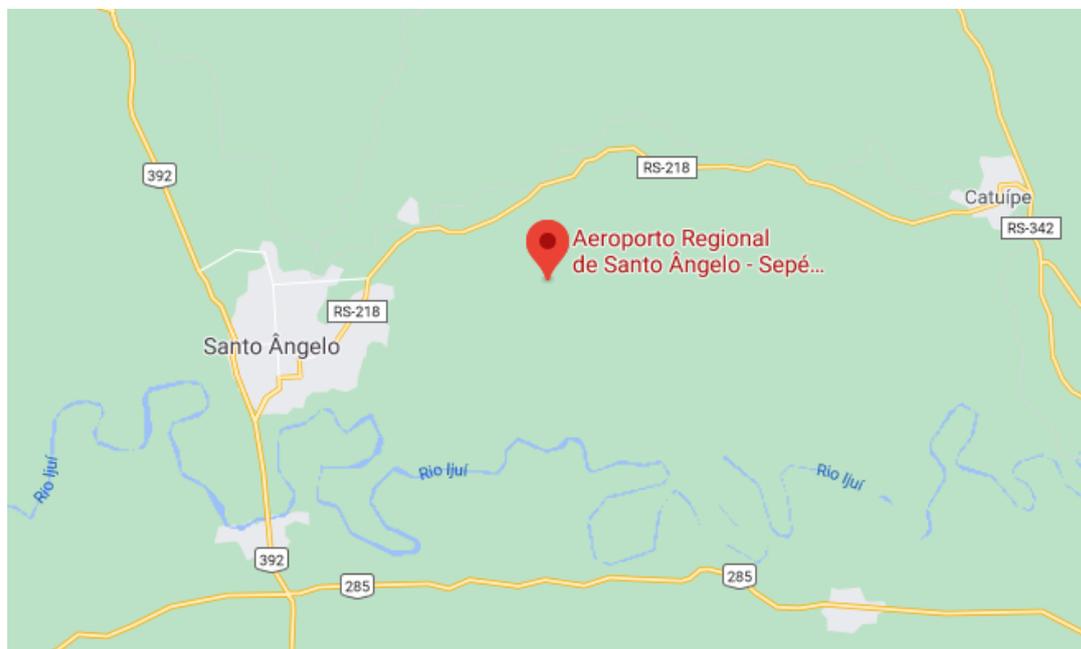


Figura 05 – Localização geográfica da infraestrutura de SBNM



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Dados Básicos do aeroporto de Santo Ângelo (SBNM):

- Nome Oficial: Aeroporto de Santo Ângelo/Sepé Tiaraju;
- Endereço: Rodovia RS-218, km 13 s/n Zona Rural, Santo Ângelo, RS
- Código IATA: GEL;
- Código ICAO: SBNM;
- Classificação: 2C;
- Elevação do aeródromo: 322,00m;
- Coordenadas: 28 16 56 S 54 10 8 W

2.2.1. A infraestrutura existente no Aeroporto de Santo Ângelo

Os principais componentes do sítio aeroportuário atualmente existente no aeroporto de Santo Ângelo são descritos a seguir:

- Área patrimonial: 78.9 hectares;
- Pista de pouso e decolagem com dimensões de 1.625m x 30m, pavimento em asfalto, suporte de PCN 35/F/A/X/T;
- Pátio de aeronaves com 4.888 m²;
- Terminal de Passageiros (TPS) do aeroporto com área total de 462,00 m²;
- Estacionamento totalizando 1.401 m²;
- Auxílios: NDB, AVASIS (L8), Luzes de Cabeceira (L12), Luzes Laterais da Pista (L14), Luzes de TWY (L15), Farol Rotativo de Aeródromo (L21), Indicador de Direção de Vento Iluminado (L26)

Para completar a funcionalidade deste aeroporto está em fase de projeto o novo terminal, com 1200m².



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL



Figura 06 – Imagem de SBNM

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

As regiões em que se localizam os aeroportos de Passo Fundo e de Santo Ângelo (Norte e Missões), tradicionalmente se dedicam à produção agrícola, o que, por sinal, as transformou em polos destas atividades dentro do Estado do Rio Grande do Sul. Junto com a agricultura e a pecuária, migraram para a área de abrangência empresas e empreendedores não só do ramo agrícola, mas também metal mecânico, metalurgia, alimentos, prestadores de serviços, dentre outros. Os municípios caracterizam-se, ainda, por serem polos universitários com a Universidade Federal de Passo Fundo e a URI – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, em Santo Ângelo.

Essas características fizeram das regiões Norte e das Missões referências positivas dentro do Estado em termos sócio-econômico-industriais. No entanto, sempre foram carentes em termos de logística e transportes. Tanto que as vias de acesso terrestre às cidades de Passo Fundo e de Santo Ângelo são reconhecidas como gargalos dentro da infraestrutura do Estado do Rio Grande do Sul.

Especificamente quanto aos aeroportos Lauro Kurtz e Sepé Tiaraju, ambos se prestam a atender a demanda por voos privados (particulares), e em rotas utilizadas pela aviação regular (companhias aéreas), seja de passageiros ou de cargas.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Nos últimos anos tem-se observado um crescimento da movimentação e da demanda pelos serviços do aeroporto de Santo Ângelo, enquanto os embarques e desembarques de passageiros no de Passo Fundo tem oscilado. No entanto, é notório que a recuperação econômica que se espera para os próximos anos vai impulsionar o ramo da aviação civil no país, se fazendo necessária a ampliação e a melhoria das estruturas existentes e trazendo atratividade para investimentos no setor como um todo.

Em um país como o Brasil, de dimensões continentais e longe dos grandes centros mundiais, o transporte aéreo revela-se uma estratégica ferramenta para companhias com atuação nacional e, sobretudo, internacional.

4. ESCOPO DOS ESTUDOS

Os AUTORIZADOS do presente PMI deverão apresentar os ESTUDOS em consonância com o disposto neste EDITAL e na Resolução nº 13/2019 do CGCPPP, em especial o seu art. 5º, e apresentar os seguintes Cadernos obrigatórios:

Caderno 1 – Estudo de mercado;

Caderno 2 - Estudos de engenharia e afins;

Caderno 3 – Estudos ambientais;

Caderno 4 – Avaliação econômico-financeira;

Caderno 5 - Estudos de viabilidade jurídica e edital.

Os cinco cadernos deverão observar o detalhamento de escopo e as premissas presentes nesse Termo de Referência.

4.1. Diretrizes e premissas para Elaboração dos Estudos

Os ESTUDOS deverão ser desenvolvidos em conformidade com as Normas, Manuais, Instruções, Procedimentos, especificações em vigor, em especial as exaradas pelo Comando da Aeronáutica (DECEA), Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), Secretaria da Aviação Civil da Presidência de República (SAC/MInfra), complementadas, quando couber, com normas de organismos internacionais, como a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Deverão ainda ser elaborados, considerando o potencial de aproveitamento das áreas não operacionais disponíveis nos Aeroportos de Passo Fundo e de Santo Ângelo, inclusive para fins imobiliários e de revitalização urbanística.

Os ESTUDOS deverão ter como premissas:



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

I a adoção de modelo de CONCESSÃO dos AEROPORTOS DE PASSO FUNDO e SANTO ÂNGELO, em conjunto, que não implique qualquer aporte ou dispêndio de recursos pelo ESTADO;

II - a exploração dos AEROPORTOS que melhor se harmonize com as políticas de desenvolvimento metropolitano do ESTADO, permitindo a melhor coexistência, por exemplo, com o funcionamento do Aeroporto Salgado Filho Porto Alegre e outros equipamentos correlatos;

III – a vocação dos AEROPORTOS para a aviação executiva, de cunho nacional, internacional ou sub-regional;

IV - a exploração de empreendimentos acessórios que permitam a geração de receita e ofereçam utilidades aos USUÁRIOS e à população em geral, a exemplo de centros de convenção, espaços de convivência, centros comerciais, praças de alimentação etc.

Os proponentes têm liberdade para apresentar alternativas para o aproveitamento e utilização dos espaços para outras finalidades, deverão, nesses casos, apresentar os respectivos estudos de viabilidade, projetos de engenharia, estudos de mercado, ambientais, avaliação econômico-financeira e de viabilidade jurídica, bem como demais insumos que, no seu conjunto, permitam a avaliação integral da viabilidade do projeto pelo ESTADO e o desencadeamento do processo licitatório para a CONCESSÃO.

O escopo do PMI deverá estar perfeitamente definido e todos os estudos mencionados deverão estar em consonância com o escopo proposto.

Os ESTUDOS deverão ser elaborados em conjunto para ambos os aeroportos (uma concessão).

Os documentos deverão ser entregues em arquivo digital em formato Microsoft Word e os mapas e plantas deverão ser devidamente georreferenciados e apresentados em formato editável (.dgn, .dwg, .shapefile, .kml ou similar).

4.1.1. Caderno 1 – Estudo de mercado

Devido distância que os municípios de Passo Fundo e de Santo Ângelo estão das capitais e grandes centros de consumo, inclusive Porto Alegre, e da vocação agrícola e industrial das regiões onde estão inseridos, acredita-se na capacidade dos aeroportos destas cidades para a melhoria do serviço da aviação executiva, de carga e de passageiros no Estado do Rio Grande do Sul.

É desejável a exploração do maior número de atividades para os aeroportos, como aviação regional, sub-regional e internacional, centros de treinamento, exploração de espaços comerciais, espaços culturais



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

etc.

I Avaliação da demanda:

Deverá contemplar:

Apresentação da inserção do aeroporto na malha local, evidenciando a sua interface com outros modos de transporte existentes e a integração desses aos serviços do aeroporto (ex: rodovias, ferrovias ou outros meios de transporte que possibilitem o acesso ao aeroporto), bem como a utilização de heliponto para conectar os usuários aos diversos destinos de negócios dessas regiões.

Delimitação das regiões de influência do projeto por tipo de tráfego, com dados demográficos e socioeconômicos, dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga relacionados ao aeroporto e suas regiões de influência, análise de variáveis regionais, considerando-as caso sejam significativas para os resultados, e caracterização detalhada do perfil de utilização da infraestrutura, seja dos passageiros, das cargas processadas ou do tipo de tráfego aéreo.

Análise da competição intramodal (entre aeroportos) e intermodal (com os demais modos de transporte), na medida da compatibilidade da metodologia de projeção adotada e da disponibilidade dos dados necessários a tais análises. Estudo de como o respectivo aeroporto vai se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira após a concessão (previsão de modelo de negócio de serviços aéreos para o aeroporto).

Projeção de demanda, considerando separadamente cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão, etc.) ao longo de um período sugerido de projeção de 30 trinta anos, com avaliação da relação do crescimento econômico e com o desenvolvimento de outros aeroportos que estejam nas mesmas regiões geográficas de influência.

Projeção da demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento) ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos.

A evolução das demandas (irrestrita anual e de hora-pico) considerando eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos preliminares de engenharia e afins. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda, constar os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, inclusive testes estatísticos e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo Poder Concedente.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

II. Análise de benchmarking da demanda:

Deverá contemplar a análise de aeroportos com características similares ao aeroporto objeto do presente estudo, com fornecimento de dados, para sustentar as premissas e os resultados apresentados nas caracterizações e nas projeções da demanda, incluindo variações sazonais e períodos de pico, para aviação regular.

III. Avaliação de receitas:

Deverá contemplar a forma de remuneração pelos bens ou serviços disponibilizados, observada a natureza do instituto escolhido para viabilizar a parceria, avaliando as fontes de receita e de como serão apropriadas e evoluirão ao longo do período da concessão, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda.

4.1.2. Caderno 2 - Estudos de engenharia e afins

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes no aeroporto; análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário; e estimativa de custos de investimento (CAPEX), conforme especificações abaixo. É desejável, também, a exploração do maior número de atividades para os aeroportos, como aviação regional, sub-regional e internacional, centros de treinamento, exploração de espaços comerciais, espaços culturais etc.

Diante das considerações, os produtos deste caderno podem ser sintetizados em:

I. Cadastro e avaliação dos sítios aeroportuários:

O Cadastro deverá conter estudo identificando a situação patrimonial das áreas que compõem os atuais sítios aeroportuários, o zoneamento civil/militar e funcional dos aeroportos e os planos de zona de proteção (PBZPA) e de ruído do (PZR) em vigor. Especial atenção deverá ser dada ao aspecto de ocupação por aglomerados urbanos, estabelecimentos comerciais e industriais, ocupações clandestinas, acessos irregulares, processos erosivos, estado de conservação dos dispositivos delimitadores, limpeza e necessidade de recuperação paisagística.

Deverá apresentar as eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando as interfaces dos aeroportos com os órgãos federais, estaduais e municipais, bem como compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre os operadores aeroportuários atuais com as autoridades.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

II. Inventário da Condição existente:

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes no aeroporto; análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário; e estimativa de custos de investimento (CAPEX), conforme especificações a seguir. Apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o aeroporto; as interfaces do aeroporto com os órgãos federais, estaduais e municipais (DECEA, ANAC, órgãos ambientais, Governos Estaduais, Prefeituras, Corpo de Bombeiros, etc.); bem como compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre o operador aeroportuário atual e estas autoridades.

A avaliação da capacidade instalada, deverá considerar a demanda atual, as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias necessárias para atender ao balanceamento da infraestrutura e a parâmetros mínimos de nível de serviço adequado, conforme diretrizes estabelecidas para realização dos estudos, especialmente quanto aos seguintes sistemas: terminal de passageiros e estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos), processamento de carga aérea (terminais de carga), sistema de pistas, pátios de aeronaves, aviação geral, administrativo e de manutenção, apoio às operações, apoio às companhias aéreas, industrial de apoio, infraestrutura básica de atendimento ao aeroporto (central de utilidades) e infraestrutura aeronáutica.

III. Desenvolvimento do sítio aeroportuário:

O desenvolvimento deverá contemplar a apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, considerando alternativas possíveis, tais como o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, contemplando uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação e avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário.

Deverão ser avaliadas as necessidades para atendimento das operações aeroportuárias pretendidas no horizonte da concessão.

IV. Análise de benchmarking da infraestrutura:

Deverá ser realizada a análise de aeroportos com características similares aos aeroportos objeto do estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos,



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, com fornecimento de dados para sustentar as premissas e os resultados apresentados (tanto da avaliação da demanda quanto da receita), avaliando a demanda anual, as variações sazonais e os períodos de pico.

O plano de desenvolvimento proposto deverá considerar a avaliação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos - PBZPA, Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea - PZPANA, dos obstáculos e das superfícies limitadoras de obstáculos, do Plano de Zoneamento de Ruído - PZR e das restrições de uso do solo e curvas de ruído.

V. Anteprojeto de engenharia

A apresentação de anteprojeto de engenharia deve contemplar as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda do estudo de mercado, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas.

Deverão ser considerados os reinvestimentos para manutenção/melhoria da condição do pavimento, considerando a demanda projetada e os custos de manutenção dos prédios das obras de engenharia ao longo do período da concessão.

Deverão ser consideradas as normatizações da ANAC e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor aeroportuário.

O anteprojeto deverá conter elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber. Deverá ser apresentada a caracterização das obras previstas, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão, bem como a legislação complementar aplicável ao setor.

Para fins de dimensionamento do terminal de passageiros, deverão ser considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais. Deverá ser apresentado anteprojeto do terminal de passageiros para cada fase/etapa de implantação da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como os cálculos e planilhas



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciem a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), quando aplicável.

Quando verificada a necessidade de expansão da infraestrutura aeroportuária, deverão ser realizadas, ou obtidas, investigações e ensaios geotécnicos de modo a disponibilizar informações específicas para a intervenção proposta, bem como embasar tecnicamente a solução de engenharia escolhida.

Quando verificada a existência de obras inacabadas ou em execução no sítio aeroportuário, deverão ser avaliadas as condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do aeroporto.

O estudo de engenharia deverá indicar o cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto, incluindo todas as atividades previstas, embasando tecnicamente os prazos apresentados, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes.

VI. Definição de indicadores de desempenho

Deverão ser definidos indicadores de desempenho que espelhem a qualidade, operacionalidade e equilíbrio econômico-financeiro desejável para os serviços prestados.

Os indicadores contemplarão uma demonstração das metas e resultados a serem atingidos e os respectivos prazos de execução, bem como os critérios objetivos de avaliação de desempenho a serem utilizados.

A efetividade dos indicadores de resultado será avaliada em função de sua capacidade de aferir, de modo permanente e objetivo, o desempenho do ente privado em termos qualitativos e/ou quantitativos, conforme se aplique, bem como de parâmetros que vinculem o montante da remuneração aos resultados atingidos.

VII. Estimativa de custos de investimento (CAPEX):

A estimativa do CAPEX deverá ser realizada a partir da determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais, observando-se os elementos descritos a seguir.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Os preços unitários deverão ser baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.

A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do anteprojeto apresentado, possuindo precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise. O custo global deverá ser compatível com obras semelhantes no Brasil ou no exterior, e baseado em sistemas de custos que utilizem como insumo valores de mercado do setor específico do projeto, aferidos, em qualquer caso, mediante orçamento sintético, elaborado por meio de metodologia expedita ou paramétrica.

Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária, deverão ser considerados e estimados os custos de desapropriação referentes à expansão.

Quando verificada a necessidade de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei n. 7.565, de 1986), deverão ser considerados e estimados os eventuais custos de indenização (art. 46 da Lei n. 7.565, de 1986).

Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária, deverão ser considerados e estimados os custos de desapropriação referentes à expansão.

Quando verificada a necessidade de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei n. 7.565, de 1986), deverão ser considerados e estimados os eventuais custos de indenização (art. 46 da Lei n. 7.565, de 1986).

4.1.3. Caderno 3 – Estudos Ambientais;

O Relatório de Estudos Ambientais deverá conter uma avaliação da situação socioambiental do aeroporto: localização; características do entorno; análise completa do histórico e da situação atual das licenças ambientais e condicionantes correlatas a obras e operação do aeroporto; análise da regularidade ambiental e conformidade/inconformidade perante os órgãos fiscalizadores das atividades do Aeroporto e ante o Ministério Público; análise de autorização para supressão de vegetação e medidas de compensação ambiental; análise das licenças ambientais das concessionárias; análise de outras autorizações, outorgas e licenças ambientais existentes ou necessárias à operação do aeroporto.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Em consonância com as soluções de engenharia propostas para o aeroporto, deverão ser apresentadas:

- a) Avaliação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto as melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental;
- b) Descrição dos principais riscos, restrições e impactos socioambientais do plano de desenvolvimento do sítio proposto no estudo de engenharia e estratégias/medidas de mitigação específicas para cada risco identificado;
- c) Diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável;
- d) Diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável;
- e) Definição do custo atinente ao licenciamento ambiental, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, soluções e estratégias para viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental; e
- f) Criação de indicadores para avaliar o desempenho da gestão ambiental do operador aeroportuário.

Os estudos devem ser apresentados conforme os tópicos descritos a seguir.

I. Viabilidade urbano-ambiental:

Deverá ser apresentada análise da viabilidade urbano-ambiental do modelo adotado, na forma da legislação vigente.

II. Análise do entorno e passivos ambientais:

Deverá ser realizada análise da hidrografia, da cobertura vegetal e da fauna do sítio aeroportuário e do seu entorno. Da mesma forma, deverá ser feita a identificação, classificação e análise dos passivos ambientais e sociais existentes, bem como das medidas de remediação/recuperação e sua precificação.

III. Análise da ocupação e uso do solo:

Deverão ser realizadas análises do Plano Diretor Urbano na área afetada pelo aeroporto, do Plano Básico de Zona Proteção do Aeródromo e da Navegação Aérea, do Plano de Zoneamento de Ruído e das curvas de ruído atual e projetada, bem como avaliação da ocupação e uso do solo e das unidades de conservação no sítio aeroportuário e redondezas e de eventuais ocupações irregulares dentro do sítio aeroportuário.

4.1.4. Caderno 4 – Avaliação Econômico Financeira

I. Análise de contratos vigentes

Deverá ser realizada análise dos contratos vigentes entre o operador aeroportuário atual e outros agentes relacionados ao aeroporto, assim como avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de due diligence dos contratos comerciais e operacionais).

II. Estimativas de receitas (tarifárias e não tarifárias)

Avaliação das fontes de receita e de como será sua evolução durante a concessão, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias (verificada sua adequação ao modelo regulatório ao qual o aeroporto estiver submetido), da exploração de atividades ligadas à aviação civil (ex: balcões de check in, lojas das companhias aéreas, hangares, entre outras facilidades), das atividades comerciais no aeroporto (ex: restaurantes, estacionamento, lojas, etc.) e da exploração das áreas no sítio aeroportuário (ex: hotéis, centros comerciais, arrendamento de áreas diversas para atividades econômicas, etc.).

Nas proposições de recomendações nas projeções de receitas, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por atividade, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, análise de contratos comerciais (due diligence comercial), com indicações dos racionais utilizados para presunção de sub-rogação ao próximo operador (se for ao caso), e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo Poder Concedente.

III. Análise de benchmarking e modelo de negócios

A análise deverá contemplar aeroportos com características similares ao aeroporto objeto do presente estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade.

Deve ser proposto um modelo de negócio para o conjunto de aeroportos, para os diferentes segmentos e fontes de receita, considerando potenciais forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (SWOT) ao projeto.

IV. Estimativa de custos de operação (OPEX)

A estimativa do OPEX deverá ser realizada a partir da determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

utilizado, em quantidades agregadas principais, observando-se os elementos descritos a seguir.

Os preços unitários deverão ser baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, notadamente pelos órgãos de fiscalização e controle.

Os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros aeroportos semelhantes, nacionais e internacionais, fundamentando sua definição. Tais custos deverão conter, além dos custos de manutenção da infraestrutura e das instalações, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador e todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário.

Deverão ser analisados e indicados possíveis ganhos de escala da gestão conjunta de aeroportos, quando aplicável.

V. Análise econômico-financeira

O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua autossustentabilidade, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, investimentos, valor de ressarcimento deste PMI, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, *due diligence* e outros, e sendo avaliados os benefícios fiscais de projetos dessa envergadura.

A modelagem econômico financeira deverá ser fiel ao escopo do projeto, considerando o valor estimado, o período de duração do contrato e as necessidades de investimentos e manutenção alocadas no tempo e no espaço.

Deverá ficar demonstrada a vantagem econômica e operacional da proposta e a melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, relativamente a outras possibilidades de execução direta ou indireta, em especial as concessões regidas pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar ainda outros elementos pertinentes, usualmente adotados no mercado, como o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, VPL, taxa de retorno do acionista, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas, etc. Avaliação de atratividade do projeto para a firma e



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

para o acionista antes e após a definição da outorga e projeção das necessidades de aporte de capital ao longo da concessão.

Solicita-se a projeção pelo período mínimo de 30 (trinta) anos para exploração, com seus efeitos incorporados nas planilhas de avaliação econômico-financeira para fins de determinação da viabilidade do empreendimento. Além da projeção para o período de 30 anos, os projetos, levantamentos, investigações e estudos poderão apresentar proposta de prazo de concessão inferior ou superior ao indicado, de acordo com a viabilidade econômica verificada, sem prejuízo de outras variações de sensibilidade do projeto.

Deverá ser entregue planilha consolidada do ESTUDO. A Planilha deverá evidenciar as avaliações econômico-financeiras realizadas e permitir o cálculo do valor pela outorga necessário a que o Valor Presente Líquido do projeto torne-se zero, conforme diretrizes definidas pelo Poder Concedente. Ademais, eventuais planilhas auxiliares utilizadas na elaboração do Relatório de Avaliação Econômico-Financeira ou na Planilha Econômico-Financeira Consolidada deverão ser disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.

4.1.5. Caderno 5- Estudos de viabilidade jurídica e edital

Os ESTUDOS deverão apresentar modelagem jurídica em conformidade com os preceitos estabelecidos para o PROJETO neste EDITAL, devendo cumprir o que segue:

I Desenho e Estruturação do modelo jurídico

A Modelagem Jurídica referente ao desenho e estruturação do modelo jurídico apresentado deverá apresentar:

- a. Análise jurídica institucional, legal e regulatória pertinentes ao projeto, incluindo aspectos regulatórios ambientais, de patrimônio histórico, de zoneamento, de trânsito e quaisquer outros aspectos de natureza jurídico regulatória aplicáveis;
- b. Análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais do ESTADO necessários e condicionantes da publicação do edital do PROJETO, indicando as ferramentas jurídicas necessárias para as soluções propostas e formulando suas respectivas minutas, inclusive para fins de alteração legislativa, caso necessária;



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

- c. Análise jurídica dos aspectos tributários do modelo de contratação e operação escolhido, contemplando as diretrizes regulatórias legais e infralegais, municipais, estaduais e federais, e outros aspectos normativos tributários que incidam no projeto;
- d. Análise e justificativa jurídica das disposições a serem exigidas na licitação, tais como, mas não se limitando a:
 - e.1. tipo de licitação;
 - e.2. possibilidade e conveniência de se adotar a inversão de fases;
 - e.3. critérios de habilitação técnica, jurídica e financeira dos licitantes considerados adequados;
 - e.4. permissão ou não da participação de consórcios e eventuais limitações;
 - e.5. garantia de proposta;
 - e.6. critérios técnicos objetivos de julgamento das propostas; e
 - e.7. Características e condições para a criação de Sociedade de Propósito Específico – SPE, com a política de capital social mínimo a ser mantido durante a execução do Contrato;
- e. Análise jurídica das vantagens socioeconômicas do PROJETO.

II. Avaliação de impacto e risco

A Modelagem Jurídica referente à avaliação de impacto e risco deverá apresentar:

- a. Descrição da matriz de riscos com a sua adequada alocação entre as partes, análises de consequências, estimativas de probabilidade e medidas mitigadoras, de modo que a alocação do risco seja assumida pela parte capacitada em gerenciá-lo da forma mais econômica possível;
- b. Descrição detalhada de direitos, obrigações e encargos do parceiro público e do parceiro privado;
- c. Descrição analítica dos mecanismos de regulação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e
- d. Análise jurídica contendo estruturação de sanções e penalizações, mecanismos de fiscalização, mecanismos de resolução de controvérsias, e sugestão de estrutura de garantias e seguro contratuais a serem providas pelo parceiro privado.



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

III. Minutas de instrumentos jurídicos e demais documentos:

Dentre as minutas de instrumentos jurídicos licitatórios e demais documentos necessários à implementação do projeto, devem constar:

- a. Minutas de leis, decretos e outros atos normativos necessários;
- b. Minuta de edital de licitação do projeto e seus anexos, bem como minuta do contrato e seus anexos, os quais deverão conter, além das cláusulas obrigatórias previstas no art. 55 da Lei Federal nº 8.666/1993 e nos arts. 23 e 23-A da Lei Federal nº 8.987/1995, ou de norma que as venha a substituir, os seguintes itens:
 - Definições dos termos do edital e do contrato;
 - Disposição e definição dos mecanismos de remuneração vinculadas ao desempenho e fontes de receitas do parceiro privado;
 - Possíveis contrapartidas a serem revertidas ao ESTADO em razão da exploração da área e dos serviços prestados, tais como mecanismo de pagamento de outorga ou compartilhamento de receitas ou lucros;
 - Mecanismos de fiscalização e regulação do contrato;
 - Estrutura de garantias de proposta da licitação e de execução contratual;
 - Bens reversíveis;
 - Aspectos tributários contratuais;
 - Mecanismos que disciplinem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
 - Previsão e definição dos índices de desempenho a serem considerados;
 - Estabelecimento de regras de pagamento de outorga e compartilhamento de receitas vinculadas ao desempenho na execução do contrato;
 - Indicação de procedimentos necessários para garantir o direito aos usuários;
 - Modelo de Termo de Integridade, anexo ao Edital, em respeito às disposições da Lei Federal nº 12.846/2013 e dos Decretos Federais nº 3.678/2000, nº 4.410/2002, nº 5.687/2006 e 8.420/2015, e da Lei Estadual nº 15.228, de 25 de setembro de 2018, e o Decreto Estadual nº 55.631, de 9 de dezembro de 2020, para apresentação como condição de assinatura do contrato de concessão;
 - Edital deverá conter dispositivo que condicione a assinatura do contrato de concessão pelo vencedor da licitação ao ressarcimento dos valores relativos à elaboração dos ESTUDOS, observados os termos e condições deste EDITAL, bem como as disposições do



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

art. 31 da Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e do art. 21 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

- A minuta de contrato deverá conter o valor estimado do contrato, o período de duração (prazo da concessão);
- A minuta de contrato deverá conter anexo denominado “PLANO DE EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS” ou “PEA”, que conterá o conjunto de informações técnicas e operacionais exigidos da CONCESSIONÁRIA, abrangendo as diretrizes e requisitos mínimos para elaboração do plano de negócios para exploração dos Aeroportos.

5. DAS VISITAS TÉCNICAS

Os INTERESSADOS e AUTORIZADOS poderão realizar visita técnica às áreas de concessão para conhecimento e verificação das condições existentes, de modo a permitir a inspeção de quaisquer dados ou subsídios que julgarem necessários ou convenientes para a adequada elaboração dos ESTUDOS.

Os INTERESSADOS e AUTORIZADOS deverão manifestar interesse em realizar a visita técnica mediante requerimento à SEPAR por meio do e-mail: ucppp@sgge.rs.gov.br com antecedência mínima de 5 (cinco) dias.

As visitas técnicas poderão, a critério da SEPAR e da SELT, ser acompanhadas por servidor público ou outro representante especialmente designado.

Poderão ser feitas quantas visitas técnicas forem necessárias, a critério do INTERESSADO e AUTORIZADO, com a participação de quantas pessoas o interessado julgar necessárias, respeitadas eventuais impossibilidades de ordem técnica, devidamente justificadas pelo Poder Público. As pessoas participantes deverão estar relacionadas no requerimento de visita. O transporte do pessoal indicado pelo INTERESSADO e pelo AUTORIZADO ao(s) local(is) da visita técnica correrá por conta de cada INTERESSADO e AUTORIZADO.

Competirá também a cada AUTORIZADO, quando da visita técnica, seguir as orientações das autoridades competentes, bem como utilizar equipamento de segurança, EPI e EPC, nos casos necessários.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Os estudos e demais documentos que comporão as manifestações de interesse deverão ser entregues, no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da publicação pela SEPAR das autorizações, observados demais requisitos previstos no edital.