

ANEXO II – DIRETRIZES TÉCNICAS PARA ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS

1. ESTUDO DE MERCADO

O Relatório de Estudo de Mercado deverá conter análises que caracterizem, projetem e avaliem a demanda, conforme especificações abaixo:

1.1. CARACTERIZAÇÃO, PROJEÇÃO E AVALIAÇÃO DA DEMANDA

Apresentação da inserção do aeroporto na malha de transporte local (por exemplo, rodovias, ferrovias, hidrovias, ou outros meios de transporte), evidenciando a integração dessa infraestrutura com o deslocamento urbano e os serviços que permitem acesso ao aeroporto.

Delimitação das regiões de influência do projeto por tipo de tráfego (regular, não regular e geral – doméstico e internacional, quando for o caso), considerando dados demográficos, socioeconômicos, dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga (se houver).

Caracterização detalhada do perfil de utilização da infraestrutura por segmento (passageiros e cargas, quando for o caso) e tipos de tráfego aéreo (regular, não regular e aviação geral).

Identificação e análise de eventual dinâmica competitiva intramodal (entre aeroportos existentes ou com potencial de desenvolvimento na mesma região geográfica de influência), e intermodal (com demais modais de transporte), incorporando seus efeitos na metodologia de projeção adotada, se for o caso.

Projeção de como o respectivo aeroporto pode se inserir na malha aérea doméstica e internacional (sendo o caso) após a parceria público-privada (previsão de modelo de negócio de serviços aéreos para o aeroporto), explorando novos nichos de mercado, caso sejam identificadas potencialidades.

Projeção de Demanda Irrestrita de passageiros e carga aérea, agregada em termos anuais e mensais, considerando, separadamente, por tipos de tráfego (regular, não-regular e aviação geral), por naturezas de voo (doméstica, internacional, quando for o caso) e por tipos de fluxo (embarque, desembarque, simultâneos e conexão, quando for o caso), prevendo sua evolução durante o horizonte de 20 (vinte) anos.

Projeção de demanda irrestrita de aeronaves, agregada em termos anuais e mensais, discriminando, separadamente, por tipo de linha dos voos (passageiros, cargueiras, aviação geral e outros) e por natureza dos voos (doméstico e internacional, quando for o caso). Apresentar projeção do *mix* de aeronaves de cada aeroporto, definida em função da velocidade de cruzamento de cabeceira de pista e definida pela envergadura e distância de eixos das aeronaves.

Avaliação da relação das projeções com o crescimento econômico nacional, regional e local. A nível nacional, utilizar como parâmetro a projeção de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro que será disponibilizada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura (“SAC/MINFRA”). Com relação ao crescimento econômico regional e local, deve-se indicar a fonte das projeções. Considerar variáveis regionais, caso sejam significativas para os resultados das projeções.

Projeção da Demanda Hora-Pico (total de assentos ofertados pela aeronave crítica projetada para o 20º ano, considerados os casos de simultaneidade) para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento).

A evolução das demandas (Irrestrita e de Hora-Pico) deve considerar eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos preliminares de engenharia e afins e ambiental.

Nas projeções de demanda, deve constar os fatores que as afetam por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, inclusive testes estatísticos. É necessário disponibilizar todas as bases de dados e modelagens para efeito de reprodução pela EPL.

Apresentação de indicadores e análise de aeroportos com características similares aos aeroportos objetos do estudo (em âmbito nacional e/ou internacional), visando sustentar as premissas e os resultados apresentados nas caracterizações e nas projeções da demanda, incluindo variações sazonais e períodos de pico para todos os tipos e naturezas de tráfego.

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.

2.1. Inventário das Condições Existentes

Inventário das instalações e equipamentos existentes no aeroporto, com descrição, avaliação do estado de conservação e do tempo de vida útil estimado dos bens que constituirão a CONCESSÃO PATROCIONADA, incluindo apresentação de relatório fotográfico atestando a localização e o estado geral dos principais equipamentos do aeroporto; a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, contemplando a realização de *due diligence* imobiliária para levantamento da situação patrimonial do sítio bem como a apresentação, por meio de desenhos esquemáticos, imagens ou outros elementos aplicáveis, das cercas operacionais e patrimoniais existentes; o zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto; e os planos de proteção de obstáculos e ruído em vigor.

Apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido pela SAC/MINFRA para cada 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 eventuais documentações que comprovem compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados vigentes entre o operador aeroportuário atual e estas autoridades.

Avaliação da capacidade instalada, considerando 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, a serem disponibilizadas pela SAC/MINFRA, 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.

A avaliação da capacidade e o dimensionamento do terminal de passageiros deverão incorporar parâmetros fundamentados em normas técnicas, melhores práticas e diretrizes de mercado, compatíveis com a operação do aeroporto.

De modo a especificar ao máximo a caracterização das infraestruturas, a elaboração do Inventário das Condições Existentes de cada relatório de Engenharia e Afins deve contar com levantamentos detalhados, incluindo, minimamente, as seguintes avaliações:

- a) Caracterização completa da estrutura do pavimento das pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi de aeronaves e pátios de estacionamento de aeronaves (subleito, base, sub base, capa, binder);
- b) Avaliação funcional e estrutural dos pavimentos das pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi de aeronaves e pátios de estacionamento de aeronaves;
- c) Detalhamento do sistema de drenagem existente;
- d) Levantamento de todas as não conformidades em relação aos regulamentos da ANAC, Comando da Aeronáutica, Órgãos Ambientais;
- e) Apontamento da situação do perímetro do sítio aeroportuário, incluindo avaliação da cerca operacional e proteção da área patrimonial;
- f) Detalhamento do sistema de fornecimento e abastecimento de água, esgoto e energia elétrica do aeroporto. Avaliação de cada sistema frente à legislação estadual e municipal;
- g) Levantamento das instalações elétricas das edificações, iluminação e balizamento da área de movimento e equipamentos visuais e auxílios a navegação;
- h) Avaliação da capacidade de processamento de cada componente operacional, considerando área líquida, detalhando todos os elementos que foram descontados da área bruta de projeto.

Sem prejuízo de outros levantamentos que se façam necessários, deverá ser feita aerofotogrametria do sítio aeroportuário e das superfícies limitadoras de obstáculos (superfícies de aproximação e transição interna) e ensaios geotécnicos para enquadrar o projeto a nível de anteprojeto com o detalhamento necessário em todas as disciplinas de engenharia, arquitetura e sistemas.

A avaliação da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica atuais deve ser realizada tendo como base a legislação e as normas técnicas vigentes, por exemplo, Regulamento Brasileiro da Aviação Civil ("RBAC") n.º 153, n.º 154 e demais relacionados. Esta análise deve estender-se, minimamente, para o período de estudo da demanda projetada de 20 (vinte) anos, confrontando as necessidades operacionais (aeronaves críticas) previstas nos cenários futuros com o plano de desenvolvimento proposto para o aeroporto.

Para o "lado ar", deverá ser utilizada a metodologia de capacidade de pista de pouso e decolagem adotada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA").

2.2. Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário

Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, sob aspectos de eficiência e maximização do retorno esperado do projeto, considerando alternativas

possíveis, baseando-se, inclusive, em estudos e projetos existentes para o desenvolvimento do sítio aeroportuário, contemplando uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com uma única fase de implantação que atenda à demanda projetada para 20 (vinte) anos, e avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário.

O Plano de Desenvolvimento do sítio aeroportuário deverá ser acompanhada das informações de coordenadas de suas poligonais e dos dados de matrícula das áreas patrimoniais, bem como de análise quanto às áreas regularizadas, em desapropriação ou a serem desapropriadas, ocupadas irregularmente ou objeto de reintegração.

O Plano de Desenvolvimento do sítio aeroportuário deverá também avaliar elementos que apresentem ou possam apresentar restrição à ampliação da capacidade do aeroporto, com proposta de ações a serem realizadas, acompanhadas dos seus respectivos cronogramas de implantação, custos e impactos.

O Plano de Desenvolvimento proposto deve 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.

Ao se constatar eventual impossibilidade de atendimento a critério da legislação técnica aplicável no Plano de Desenvolvimento do aeroporto, devem ser apresentados estudos aeronáuticos de acordo com a legislação técnica vigente, relacionando os riscos envolvidos, as medidas mitigadoras aplicáveis para garantir o nível equivalente de segurança operacional, os custos de implantação e cronograma proposto.

Apresentação de anteprojeto de engenharia a ser implementado na fase inicial da CONCESSÃO PATROCIONADA, condizente com as projeções de demanda do estudo de mercado, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento às normatizações da ANAC e, subsidiariamente, normas ABNT relativas a ruídos, ergonomia e conforto, quando existentes, bem como as demais normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas.

A depender do aeroporto, conforme os critérios da Instrução Normativa nº 1, de 11 de março de 2021, em conjunto com o Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020, o anteprojeto de engenharia deverá ser elaborado com utilização de metodologia *Building Information Modeling* ("BIM"), atendendo às normas aplicáveis e orientações gerais da equipe da EPL.

Além das adequações da infraestrutura para a operação mínima requerida, a ser indicada pela SAC/MINFRA, em conjunto com a EPL, devem ser previstos investimentos para atender à projeção de demanda do Estudo de Mercado, observando as necessidades operacionais requeridas, os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e as exigências constantes nas Resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"). O estudo de viabilidade deve considerar a solução de eventuais não conformidades existentes para o dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento da demanda projetada para o 20º ano.

O anteprojeto deverá conter elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas, fornecendo o nível de serviço desejado, a visão global dos investimentos, as condições de solidez, segurança, durabilidade e prazo de entrega e os parâmetros de adequação à economia na utilização, à acessibilidade e aos impactos ambientais, bem como

deverá estar acompanhado dos estudos preliminares, desenhos esquemáticos, croquis, imagens e projetos que embasaram a concepção adotada para os principais componentes da obra, das investigações, ensaios, levantamentos topográficos e pareceres de sondagem e do memorial descritivo dos elementos da edificação em nível global. Devem ser apresentados anteprojeto de todas as disciplinas, abrangendo, a título de exemplo, anteprojeto de arquitetura, anteprojeto estrutural, anteprojeto hidrossanitário, anteprojeto elétrico e de automação e anteprojeto de pavimentos.

Especificamente sobre as adequações de infraestrutura referentes à Área de Movimento de Aeronaves (pistas e pátios), o Plano de Desenvolvimento deverá prever a infraestrutura necessária para atender à integralidade dos requisitos regulamentares de projeto determinados no RBAC n.º 154, até o fim da fase inicial de investimento, estimado preliminarmente em 36 (trinta e seis) meses a partir da data de eficácia do contrato da CONCESSÃO PATROCIONADA, para a seguinte operação mínima:

- a) Aeroportos de Parintins, São Gabriel da Cachoeira, Eirunepé e Coari: código de referência de aeródromo 2C e pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas como noturnas;
- b) Aeroportos de Carauari, Barcelos, Lábrea e Maués: código de referência de aeródromo 2C e pista para operação visual, tanto para operações diurnas como noturnas.

Deverá ser apresentado anteprojeto do Terminal de Passageiros (“TPS”) da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciem a utilização dos parâmetros da ANAC e, subsidiariamente, da Associação do Transporte Aéreo Internacional (“IATA”).

Para fins de dimensionamento do TPS, deverão ser considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais para a demanda projetada pelo prazo de 20 (vinte) anos. Deverão ser sanadas, para todos os aeroportos, eventuais não conformidades existentes, prevendo-se a recuperação do nível de serviço, com dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento à demanda projetada, conforme abaixo:

- a) Para dimensionamento dos Terminais de Passageiros e infraestruturas associadas dos aeroportos acima, adotar como demanda de referência para fase de investimentos (Hora-Pico) o total de assentos da aeronave crítica projetada para o 20º ano, considerando-se os casos de simultaneidade. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações ocorrem em tempo menor ou igual a 45 (quarenta e cinco) minutos.

CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO	
Hora-Pico – Demanda de referência para fase de investimentos	Total de assentos ofertados pela aeronave crítica projetada para o 20º ano, considerados os casos de simultaneidade.
Simultaneidade	Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações ocorrem em tempo menor ou igual a 45 (quarenta e cinco) minutos.
Referência para dimensionamento (TPS)	Parâmetros Mínimos de Dimensionamento e, subsidiariamente, nível ótimo do ADRM (IATA/ACI)
Pontes de Embarque	Não se aplica
Meio-fio	O dimensionamento do meio-fio deverá observar a Demanda Hora-Pico e considerar o tempo de utilização dos componentes e os diferentes

	modos de transporte utilizados para acessar os terminais de passageiros, conforme projeção de demanda.
Acesso Viário	As vias internas ao sítio aeroportuário de acesso aos terminais de passageiros e aos estacionamentos de veículos deverão estar dimensionadas de forma a atender a Demanda Hora-Pico.
Sistemas de Pistas e Pátios	Devem estar balanceados como TPS
Fases de Investimentos	Não se aplicam gatilhos de investimento, sendo todo o investimento necessário para atender a demanda Hora-Pico projetada realizado de forma prescritiva na fase I-B do Contrato.

- b) Considerar como Referência para dimensionamento do TPS os seguintes Parâmetros Mínimos de Dimensionamento (“PMD”), bem como, subsidiariamente, o nível de serviço “ótimo” do ADRM 11^a edição:

Componente		Unidade	Valores na hora-pico Doméstico
1	Saguão de embarque: área necessária por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo de permanência	m ² /ocup.	2,3
		v.a./pax	1,0
		min	20
2	Saguão de desembarque: área necessária por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo de permanência	m ² /ocup.	1,7
		v.a./pax	1,0
		min	15
3	Check-in e despacho: área necessária por passageiro e tempo máximo de fila	m ² /pax	1,3
		min	20
4	Inspeção de segurança: área necessária por passageiro tempo máximo de fila	m ² /pax	1,0
		min	10
5	Sala de embarque: área necessária por passageiro e tempo de permanência	m ² /pax	2,3
		min	40
6	Sala de desembarque: área necessária por passageiro aguardando bagagem e tempo de permanência	m ² /pax	1,7
		min	20
7	Dimensionamento de esteiras de restituição de bagagens		
	Taxa de recirculação mínima	%	30%
	Espaçamento mínimo entre passageiros	m/pax	0,9
	Tempo de permanência	min	20

Caso o aeroporto disponha de um saguão único, de embarque e desembarque, a avaliação da capacidade deverá considerar a área total disponível do saguão, frente à ponderação dos parâmetros para saguão de embarque e saguão de desembarque em relação à demanda projetada por fluxo de embarque e por fluxo de desembarque.

FÓRMULAS APLICÁVEIS:

Para os componentes 1 a 6:

Para o cálculo dos parâmetros mínimos de dimensionamento deverão ser observadas as seguintes fórmulas:

$$\text{CHP}_i / \text{DHP}_i \geq 1, \text{ sendo:}$$

$$\text{CHP}_i = (\text{Ad}_i / (\text{Emp}_i \times \text{To}_i)) \times 60$$



$$\text{Ad}_i \text{ Mínima} = \frac{\text{DHP}_i \times \text{Emp}_i \times (1 + \text{v.a.}) \times \text{To}_i}{60}$$

Onde:

DHP_i = Demanda Hora Pico do componente "i" (pax/h)

CHP_i = capacidade Hora Pico do componente "i" (pax/h)

Ad_i = área disponível no componente "i" (m²)

Emp_i = espaço mínimo por passageiro no componente "i" (m² pax)

To_i = tempo de ocupação no componente "i" (min)

Onde

Ad_i* = área mínima necessária ao componente "i" (m²)

v.a.: número de acompanhantes por passageiro (adimensional)

*Aplicável às áreas de saguão de embarque e de desembarque

Para o componente 7 (dimensionamento de esteiras de restituição de bagagens):

$$L = DHP \times Tr \times Cmp \times (To / 60)$$

Onde:

L = comprimento mínimo útil do total de esteiras de restituição de bagagens (m)

DHP = Demanda Hora Pico (pax/h)

Tr = Taxa de recirculação (taxa mínima de 30 no PMD) (%)

Cmp = espaçamento mínimo entre passageiros utilizando a esteira (m/ pax)

To = tempo de utilização da esteira (min)

O comprimento mínimo útil significa o comprimento da esteira que será efetivamente disponibilizado ao passageiro para restituição de bagagens. Poderá ser atendido por uma ou mais esteiras, conforme for mais adequado para cada aeroporto.

2.3. Estimativa de Custos de Investimento (CAPEX)

Determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais, observando-se:

- a) Preços unitários 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. Conforme recomendado pelo TCU nas rodadas de concessões anteriores, adotar o SICRO como referencial, e o SINAPI de modo complementar, para obras de infraestrutura de transportes, especialmente aquelas relativas a pistas e pátios de aeronaves. Utilizar como data base dos estudos a data da tabela SICRO mais atualizada disponível. Para as cotações realizadas após essa data, retroagir os valores aplicando-se variação do Índice Nacional de Custo da Construção – INCC no período.
- b) 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, incluindo Memória de Cálculo detalhando a obtenção de todas as quantidades apresentadas, assim como todos os parâmetros de engenharia e custos parametrizados, obtidos a partir de projetos de engenharia existentes utilizados como referência na composição do CAPEX.

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. A avaliação imobiliária da área a ser desapropriada deve adotar a metodologia e premissas prescritas na norma ABNT NBR 14.653.

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).

Os investimentos previstos deverão sanar eventuais não conformidades existentes nos aeroportos, considerando o nível mínimo de operação definido para cada aeroporto.

Os investimentos previstos devem maximizar a capacidade de processamento do aeroporto, independentemente de projetos ou obra sem andamento, de forma a propor um plano de desenvolvimento ideal para o sítio aeroportuário.

3. ESTUDOS AMBIENTAIS

O Relatório de Estudos Ambientais deverá conter uma avaliação da situação socioambiental dos aeroportos: localização; características do entorno; análise completa do histórico e da situação atual das licenças ambientais e condicionantes correlatas a obras e operação dos aeroportos; análise da regularidade ambiental e conformidade/inconformidades perante os órgãos fiscalizadores das atividades dos Aeroportos 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.

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.

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.

Em consonância com as soluções de engenharia propostas para o aeroporto, devem 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) Avaliação de passivos ambientais. Contaminação do solo e corpos d'água. Exploração de recursos naturais (madeira, minério etc.) de maneira irregular;
- d) Avaliação e detalhamento das questões ambientais relacionadas aos Sistemas de fornecimento e abastecimento de água, esgoto e energia elétrica do aeroporto frente à legislação estadual e municipal, levantadas no relatório de engenharia;
- e) Avaliação do uso da área do sítio por concessionários e demais ocupantes;

- f) Descrição dos Sistemas/Planos de Gestão Ambientais propostos;
- g) Diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pelo PARCEIRO PRIVADO, quando aplicável;
- h) 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.

4. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA (POR AEROPORTO)

4.1. Avaliação de receitas

Avaliação das fontes de receita e de como será sua evolução durante a CONCESSÃO PATROCIONADA, considerando cenários de exploração por 10 (dez), 15 (quinze) e 20 (vinte) anos, a partir dos 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 (no que couber, balcões de *check in*, lojas das companhias aéreas, hangares, entre outras facilidades), das atividades comerciais no aeroporto (ex: estacionamento, lojas, etc.) e da exploração das áreas no sítio aeroportuário.

Nas proposições de recomendações nas projeções de receitas, deve 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 raciais 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 pela EPL.

4.2. CAPEX

Os custos de investimento deverão ser definidos conforme os Estudos de Engenharia e Afins e Estudos Ambientais.

4.3. OPEX

Os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, inclusive com *benchmarking* de outros aeroportos semelhantes, nacionais, fundamentando sua definição. Tais custos deverão conter, além dos custos de manutenção, 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. 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 operacionais).

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

5. MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA PARA O BLOCO DE AEROPORTOS

O Relatório de Modelagem Econômico-Financeira deverá conter, para cada aeroporto e de modo consolidado para o bloco de aeroportos, a modelagem econômico-financeira da CONCESSÃO PATROCINADA para os cenários de prazo de 10 (dez), 15 (quinze) e 20 (vinte) anos, com uso do método de fluxo de caixa descontado com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado e para o setor público.

Deverá ser adotado como parâmetro o valor de Custo Médio Ponderado de Capital (WACC) e as projeções do PIB disponibilizados pela SAC/MINFRA.

A modelagem econômico-financeira deverá focar em contrapartidas governamentais adequadas, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação e manutenção, dos custos ambientais, dos investimentos na adequação da infraestrutura, dos impactos financeiros decorrentes de possíveis premissas estabelecidas pela EPL, das premissas contábeis e tributárias pertinentes e da análise de risco e jurídica (*due diligence* e outros).

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), o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas e a projeção das necessidades de aporte de capital ao longo da CONCESSÃO PATROCINADA.

Deverão ser considerados os cenários de prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de 10 (dez), 15 (quinze) e 20 (vinte) anos, com seus efeitos incorporados nas planilhas de modelagem econômico-financeira para fins de determinação da viabilidade dos empreendimentos para os 8 (oito) aeroportos em um mesmo bloco.

Deverão ser entregues planilhas individualizadas para cada aeroporto objeto de estudos e planilha consolidada com a modelagem econômico-financeira para todo o bloco, para cada cenário de prazo da CONCESSÃO PATROCINADA – 10 (dez), 15 (quinze) e 20 (vinte) anos. As planilhas consolidadas deverão evidenciar as avaliações econômico-financeiras realizadas e permitir o cálculo do valor da contrapartida governamental necessária para que o Valor Presente Líquido do projeto se torne zero, conforme diretrizes definidas pela EPL, para cada cenário de prazo da CONCESSÃO PATROCINADA.

Ademais, eventuais planilhas auxiliares utilizadas na elaboração do Relatório de Modelagem Econômico-Financeira ou na Planilha Econômico-Financeira Consolidada deverão ser disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.

6. MODELAGEM JURÍDICO-REGULATÓRIA

6.1. *Due Diligence* jurídica

O CONTRATADO é responsável pela realização de *Due Diligence* jurídica para fins de implementação da PPP, devendo apresentar, pelo menos:

- a) O levantamento e análise jurídica de todos os instrumentos contratuais, convênios, acordos e outros documentos pertinentes ao desenvolvimento e execução da CONCESSÃO PATROCINADA;

- b) O levantamento e análise jurídica da jurisprudência ou decisões de órgãos de controle, fiscalização e regulação, tribunais superiores, tribunais administrativos, que possam influenciar ou afetar o desenvolvimento da CONCESSÃO PATROCINADA;
- c) A identificação das limitações administrativas, autorizações e licenças, vigentes ou necessárias, que possam afetar o desenvolvimento da CONCESSÃO PATROCINADA;
- d) A listagem e diagnóstico dos litígios existentes e potenciais, no âmbito administrativo ou judicial, que possa influenciar ou afetar o desenvolvimento da CONCESSÃO PATROCINADA, devendo a descrição conter o detalhamento do litígio e sua análise de risco; e
- e) A listagem e diagnóstico dos principais riscos da CONCESSÃO PATROCINADA, incluindo, mas não se limitando, àqueles informados pelas demais frentes dos ESTUDOS.

6.2. Estudo Jurídico-Regulatório

A partir dos resultados das demais frentes dos ESTUDOS e dos diagnósticos do *Due Diligence* jurídica, o CONTRATADO será responsável pela elaboração de Estudo Jurídico-Regulatório para implementação da PPP, devendo apresentar, pelo menos:

- a) Proposta de alocação, alternativas de solução ou mecanismos de mitigação dos principais riscos da CONCESSÃO PATROCINADA, incluindo, mas não se limitando, àqueles informados pelas demais frentes dos ESTUDOS.
- b) Proposição da sistemática de avaliação de desempenho do PARCEIRO PRIVADO, que considere os indicadores de performance formulados pelas demais frentes dos ESTUDOS, para fins de remuneração e/ou fiscalização pelo PARCEIRO PÚBLICO.
- c) Análise, revisão e consolidação do mecanismo de pagamento da contraprestação pecuniária do PARCEIRO PÚBLICO ao PARCEIRO PRIVADO, a ser proposto conceitualmente e aprovado em sua versão final pela SAC/MINFRA, em conjunto com a EPL.
- d) Análise, revisão e consolidação do mecanismo de garantia das obrigações pecuniárias contraídas pelo PARCEIRO PÚBLICO no âmbito da PPP, a ser proposto conceitualmente e aprovado em sua versão final pela SAC/MINFRA, em conjunto com a EPL.
- e) Proposição da modelagem do edital e do contrato para outorga da CONCESSÃO PATROCINADA, considerando todos os elementos indicados acima, com estreita observância do regime legal aplicável, especialmente Lei n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sem prejuízo de outras leis, normas e regulamentos aplicáveis, bem como das melhores práticas na modelagem de projetos de infraestrutura;

As recomendações do Relatório de Estudo Jurídico-Regulatório deverão informar a confecção das minutas referidas nos itens 5.2, 5.3 e 5.4 abaixo.

6.3. Minuta do PEA

O CONTRATADO é responsável pela elaboração da minuta do Programa de Exploração dos Aeroportos ("PEA"), conforme resultados dos Estudos e de acordo com as diretrizes estabelecidas nesse Anexo, a fim de que sejam submetidos à audiência e consultas públicas e ulteriores revisões, levando-se em conta as sugestões advindas do referido processo de

controle social, bem como as determinações dos órgãos de controle, sempre sob orientação e aprovação da ANAC, em conjunto com a EPL.

6.4. Minutas de Edital e Anexos

O CONTRATADO é responsável pela elaboração das minutas de Edital e seus Anexos, conforme resultados dos Estudos e de acordo com as diretrizes estabelecidas nesse Anexo, a fim de que sejam submetidos à audiência e consultas públicas e ulteriores revisões, levando-se em conta as sugestões advindas do referido processo de controle social, bem como as determinações dos órgãos de controle, sempre sob orientação e aprovação da ANAC, em conjunto com a EPL.

6.5. Minutas de Contrato e Anexos

O CONTRATADO é responsável pela elaboração das minutas de Contrato e seus Anexos, conforme resultados dos Estudos e de acordo com as diretrizes estabelecidas nesse Anexo, a fim de que sejam submetidos à audiência e consultas públicas e ulteriores revisões, levando-se em conta as sugestões advindas do referido processo de controle social, bem como as determinações dos órgãos de controle, sempre sob orientação e aprovação da ANAC, em conjunto com a EPL.