

| | |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Consulta Pública 001/2021 | OBJETO: Consulta Pública é recolher contribuições e informações que subsidiarão a elaboração final do edital, minuta do contrato e demais documentos apresentados. |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO ENVIADOS PELOS LICITANTES | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| QUESTIONAMENTO-05/01/2022 ÀS 09:44 | |
| TEOR DAS QUESTÕES | RESPOSTAS |
| <p>Na pasta de Relatórios de Estudos de Referência não foram disponibilizados todos os cadernos. Estão faltando o Relatório 4: Avaliação Econômico-financeira, bem como o Relatório 5: Aspectos Jurídicos.</p> <p>Por favor, peço que disponibilizem para que todos os licitantes tenham acesso aos documentos.</p> | <p>Seguem os Relatórios 4 e 5, conforme solicitado.</p> |

Salvador, 05 de janeiro de 2022

Alexinaldo Negreiros da Silva
Presidente da CPL/SINFRA

Denisson de Oliveira
Diretor DTE

ASPECTOS JURÍDICOS

RELATÓRIO 05

NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DA COSTA DO DESCOBRIMENTO



Setembro/2019

Empresas



ACQUAMARINA Empreendimentos Imobiliários



Munich Airport International



INFRAWAY Engenharia



CASCIONE PULINO BOULOS ADVOGADOS



HYDROS Engenharia e Planejamento



MOZART ALEMÃO Consultoria



PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



XDRONER CODENE



URPLAN Consultoria

Sumário

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Empresas | 2 |
| Tabelas | 5 |
| Abreviações | 6 |
| Definições | 7 |
| Preâmbulo | 10 |
| Objetivos | 10 |
| Introdução | 12 |
| 1 Legislação Aeroportuária | 13 |
| 1.1 Legislação aplicável aos aeroportos | 13 |
| 1.2 Patrimônio Aeroportuário, Áreas Aeroportuárias e Zonas de Proteção..... | 13 |
| 1.2.1 Patrimônio Aeroportuário | 13 |
| 1.2.2 Áreas Aeroportuárias e Zonas de Proteção..... | 14 |
| 1.3 Regime Tarifário | 15 |
| 1.4 Classificação do Aeroporto..... | 17 |
| 1.5 Anuência, Autorização Prévia e Cadastramento de Aeroporto (Homologação)..... | 20 |
| 2 Diagnóstico do Aeroporto Atual | 23 |
| 2.1 Convênio de Delegação | 23 |
| 2.2 Contrato SINART..... | 24 |
| 2.3 Situação Patrimonial | 28 |
| 2.3.1 Matrícula nº 5.935..... | 29 |
| 2.3.2 Matrícula nº 7.444..... | 30 |
| 2.3.3 Matrícula nº 7.666..... | 30 |
| 2.3.4 Matrícula nº 7.667..... | 30 |
| 2.3.5 Matrícula nº 7.668..... | 30 |
| 2.3.6 Matrícula nº 7.674..... | 31 |
| 2.3.7 Matrícula nº 7.826..... | 31 |
| 2.3.8 Matrícula nº 15.842..... | 31 |
| 2.4 Regularização dos Imóveis BPS | 31 |
| 2.4.1 Unificação e retificação da área dos Imóveis BPS..... | 32 |
| 2.4.2 Averbação da construção do Aeroporto Existente | 32 |
| 2.5 Condições para transferência dos Imóveis BPS no âmbito da Concessão | 34 |
| 2.5.1 Patrimônio Aeroportuário | 34 |
| 2.5.2 Transferência dos Imóveis BPS para a Concessionária | 34 |
| 2.6 Autorizações do Aeroporto Existente | 35 |
| 3 Viabilidade Jurídica do Projeto | 36 |
| 3.1 Legislação Aplicável às Concessões | 36 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.2 Concessão Comum | 37 |
| 3.3 PPP: Disposições Gerais..... | 38 |
| 3.3.1 Concessão Administrativa | 41 |
| 3.3.2 Concessão Patrocinada | 41 |
| 3.4 Remuneração da Concessionária | 42 |
| 3.4.1 Tarifa..... | 42 |
| 3.4.2 Contraprestação | 42 |
| 3.4.3 Aporte..... | 43 |
| 3.4.4 Reequilíbrio Econômico-financeiro | 44 |
| 3.4.5 Operação do Aeroporto Existente..... | 46 |
| 3.5 Aspectos fiscais..... | 47 |
| 3.5.1 Aporte na Concessão Patrocinada | 47 |
| 3.5.2 Alíquotas de ISS e ICMS | 47 |
| 3.5.3 Instalação de Hub: Isenção ICMS | 47 |
| 3.6 Garantia do Poder Concedente..... | 48 |
| 3.7 Processo Licitatório | 49 |
| 3.7.1 Critério de Seleção | 49 |
| 3.7.2 Requisitos de Habilitação | 49 |
| 3.7.3 Garantia de Proposta e Garantia de Fiel Cumprimento..... | 50 |
| 3.7.4 Arbitragem | 50 |
| 3.7.5 Processamento da Licitação | 50 |
| 3.8 Área do Novo Sítio Aeroportuário..... | 51 |
| 3.8.1 Situação Patrimonial | 51 |
| 3.8.2 Matrícula nº 995..... | 51 |
| 3.8.3 Matrícula nº 3.028..... | 52 |
| 3.8.4 Matrícula nº 3.473..... | 52 |
| 3.8.5 Matrícula nº 5.802..... | 52 |
| 3.8.6 Imóvel Livro C..... | 52 |
| 3.8.7 Imóveis Acesso | 52 |
| 3.8.8 Desapropriação | 53 |
| 3.9 Alocação de Riscos | 54 |
| 3.10 Critérios para Avaliação da Concessionária | 55 |
| 3.11 Constituição de SPE..... | 55 |
| 3.12 Edição de Leis, Autorizações e Alteração do Convênio de Delegação | 56 |
| 4 Documentação Jurídica para Viabilidade do Projeto | 58 |
| 4.1 Minuta do Edital e Anexos | 58 |
| 4.2 Minuta do Contrato de Concessão e Anexos | 59 |

Tabelas

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1-1: Serviços e facilidades avaliados para classificação do Aeroporto | 18 |
| Tabela 1-2: Pontuação de Aeroportos | 20 |
| Tabela 1-3: Documentos para Autorização Prévia | 21 |
| Tabela 1-4: Documentos para Cadastramento (Homologação)..... | 21 |
| Tabela 2-1: Situação Patrimonial do Aeroporto Existente | 29 |
| Tabela 3-1: Tipos de Concessão | 36 |
| Tabela 3-2: Situação Patrimonial do Aeroporto Existente | 51 |
| Tabela 3-3: Exemplo de Matriz de Riscos..... | 55 |

Abreviações

| | |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AGERBA | Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia |
| ANVISA | Agência Nacional de Vigilância Sanitária |
| AVSEC | Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita (<i>Aviation Security</i>) |
| BPS | Aeroporto de Porto Seguro, conforme classificação IATA |
| CAPEX | <i>Capital Expenditure</i> |
| COMAER | Comando da Aeronáutica |
| CONFAZ | Conselho Nacional de Política Fazendária |
| CREA | Conselho Regional de Engenharia e Agronomia |
| DECEA | Departamento de Controle do Espaço Aéreo |
| DERBA | Departamento de Infraestrutura de Transporte da Bahia |
| DESENBABIA | Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. |
| FGBP | Fundo Garantidor Baiano de Parcerias |
| FNAC | Fundo Nacional de Aviação Civil |
| FPE | Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal |
| IATA | <i>International Air Transport Association</i> |
| ICAO | <i>International Civil Aviation Organization</i> |
| ICMS | Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços |
| INFRAERO | Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária |
| IPCA | Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo |
| ISSQN | Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza |
| PDIR | Plano Diretor do Aeroporto |
| RFB | Secretaria da Receita Federal do Brasil |
| SAC | Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República |
| SPBS | Aeroporto de Porto Seguro, conforme classificação ICAO |
| TCE | Tribunal de Contas do Estado |
| TCU | Tribunal de Contas da União |
| TFAC | Taxa de Fiscalização da Aviação Civil |

Definições

| | |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ACQUAMARINA | Acquamarina Santo André Empreendimentos Imobiliários Ltda. |
| Aeroporto Existente | BPS, cuja exploração foi delegada pela União ao Estado da Bahia, por meio do Convênio de Delegação. Atualmente operado pela SINART. |
| Aporte | Aporte de recursos pelo Poder Concedente, conforme previsto na Lei Federal de PPPs. |
| Área do Novo Sítio Aeroportuário | Fazenda Boa Vista, Fazenda Paraíso, Fazenda Paraíso 2, Imóvel Vista Alegre e Imóvel Livro "C". |
| Cappe | Cappe Brasil Engenharia |
| CBA | Código Brasileiro de Aeronáutica, promulgado pela Lei Federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. |
| CGPPP | Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas, criado pela Lei Estadual de PPPs e regulamentado pelo Decreto Estadual nº 9.322, de 31 de janeiro de 2005. |
| Concessão Administrativa | Regime de concessão previsto na Lei Federal de PPPs, por meio do qual a Concessionária é remunerada exclusivamente por meio de recursos públicos. |
| Concessão Comum | Regime de concessão previsto na Lei Federal de Concessões, por meio do qual a Concessionária é remunerada exclusivamente por meio de tarifas. |
| Concessão Patrocinada | Regime de concessão previsto na Lei Federal de PPPs, por meio do qual a Concessionária é remunerada por meio de tarifas e recursos públicos. |
| Concessionária | Entidade contratada pelo Poder Concedente para prestação de serviços sob regime de concessão estabelecido na Lei Federal de Concessões ou na Lei Federal de PPPs. |
| Contraprestação | Pagamento feito pelo Poder Concedente à Concessionária de PPP, nos termos da Lei Federal de PPPs. |
| Contrato de Concessão | Contrato a ser celebrado entre a Concessionária e o Poder Concedente. |
| Contrato SINART | Contrato de Concessão Remunerada de Uso de Bem Público nº 001/00 celebrado, em 2 de fevereiro de 2000, entre o Estado da Bahia e a SINART. |
| Convênio de Delegação | Convênio de Delegação nº 43/2016, celebrado, em 27 de maio de 2016, entre a União, por intermédio da SAC, e o Estado da Bahia para a exploração do aeroporto de Porto Seguro (SBPS). |
| Decreto 7.624 | Decreto Federal nº 7.624, de 22 de novembro de 2011. |
| Fazenda Boa Vista | Objeto da Matrícula nº 995 do Registro de Imóveis da Comarca de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia. |
| Fazenda Paraíso | Objeto da Matrícula nº 3.473 do Registro de Imóveis da Comarca de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia. |

| | |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fazenda Paraíso 2 | Objeto da Matrícula nº 3.028 do Registro de Imóveis da Comarca de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia. |
| HUB | Centro internacional de conexões de voos. |
| Imóveis BPS | Imóveis objeto das Matrículas BPS, nos quais está instalado o Aeroporto Existente. |
| Imóveis Acesso | Imóveis objeto das Matrículas nº 333, 680, 681, 6.287 e 10.841 do Registro de Imóveis da Comarca de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia. |
| Imóvel Livro “C” | Imóvel não identificado, registrado no Livro “C” |
| Imóvel Vista Alegre | Objeto da Matrícula nº 5.802 do Registro de Imóveis da Comarca de Santa Cruz Cabrália, Estado da Bahia. |
| Lei 6.009 | Lei Federal nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. |
| Lei 11.182 | Lei Federal nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. |
| Lei 11.477 | Lei Estadual nº 11.477, de 1º de julho de 2009. |
| Lei 12.610 | Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012. |
| Lei de Licitações | Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993. |
| Lei de Registros Públicos | Lei Federal nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973. |
| Lei Estadual de PPPs | Lei Estadual nº 9.290, de 27 de dezembro de 2014. |
| Lei Federal de Concessões | Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. |
| Lei Federal de PPPs | Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. |
| Legislação Aplicável | Leis, decretos, regulamentações e atos administrativos aplicáveis à construção e operação do Projeto. |
| Matrículas BPS | Certidões de matrículas nº 5.935, nº 7.444, nº 7.666, nº 7.667, nº 7.668, nº 7.674, nº 7.826, nº 15.842, todas expedidas pelo Cartório de Registro de Imóveis de Porto Seguro. |
| Novo Sítio Aeroportuário | Aeroporto a ser instalado na Área do Novo Sítio Aeroportuário, que substituirá as operações do Aeroporto Existente. |
| Parecer Técnico | Parecer Técnico de Avaliação Mercadológica elaborado pela Stolze. |
| Poder Concedente | Ente da Administração Pública, titular do serviço público, por força de lei ou delegação, que outorga a exploração por meio do Contrato de Concessão. No caso concreto, o Poder Concedente será o Estado da Bahia. |
| PPP | Parceria Público-Privada. |

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Projeto | Construção, operação, manutenção, administração e exploração comercial do Novo Sítio Aeroportuário. |
| Relatório | O presente Relatório 05 – Aspectos Jurídicos. |
| Relatório 02 | Estudos de Engenharia e Afins |
| Relatório Cappe | Relatório de Avaliação do valor de mercado do terreno do BPS, datado de 23 de agosto de 2019. |
| SINART | Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda. |
| SPE | Sociedade Propósito Específico. |
| Stolze | Stolze Imóveis Empreendimento Ltda. |
| Tarifas | Tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme previstas na Lei 6.009. |
| Termo de Autorização | Termo de Autorização SEINFRA nº 01/2019, por meio do qual o Estado da Bahia, por meio da Secretaria de Infraestrutura, concedeu à Acquamarina, autorização para apresentar estudos para implementação do Projeto. |

Preâmbulo

Os documentos e estudos técnicos para subsidiar a modelagem do edital da concessão para construção e operação Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento e concessão transitória da operação do Atual Aeroporto de Porto Seguro, apresentados pela Acquamarina Empreendimentos Imobiliários Ltda, sob coordenação geral do Sr. Robert Helmut Stier, e gerenciamento do Sr. Renato Tomé, foram preparados com assessoria de consultores especializados, cada um com vasta experiência nas respectivas áreas de estudo, para as áreas de estudo específicas de interesse do processo. A seguir, estão listados os consultores e suas áreas de especialização que foram utilizadas nesse estudo:

- Estudo de Mercado – Munich Airport International (Avaliação de Demanda, Avaliação de Receita, Análise de Competição), PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Análise de Benchmarking), URPLAN Consultoria e Hydros Engenharia e Planejamento SA (Aspectos Demográficos e Socioeconômicos)
- Estudos de Engenharia e Afins – Mozart Alemão Consultoria (Diagnóstico do Atual Aeroporto), URPLAN Consultoria (Localização do novo Sítio Aeroportuário), INFRAWAY Engenharia (Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário, incluindo a análise das necessidades de infraestrutura e dos planos e zoneamentos e o desenvolvimento de anteprojeto de engenharia), Munich Airport International (Desenvolvimento do anteprojeto do Terminal de Passageiros do novo Aeroporto, bem como análise do custo total do projeto, planejamento de CAPEX e OPEX e planejamento de casos de sensibilidade), XDRONER CODENE (provedora e desenvolvedora de todos os estudos de topografia de precisão e cartografia digital das áreas abrangidas)
- Estudos Ambientais – Hydros Engenharia e Planejamento SA
- Avaliação Econômico-Financeira - PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Planejamento de capital de giro líquido, cálculo de amortização, receita e imposto de renda, análise de cenário, fluxo de caixa e principais indicadores de desempenho)
- Aspectos Jurídicos – Cascione Pulino Boulos Advogados
- Aspectos Administrativos e Operacionais – Munich Airport International

Os consultores têm muitos anos de experiência em suas respectivas áreas especializadas, com foco na aviação e infraestrutura aeroportuária. Cada consultor assessorou a Acquamarina de forma independente na preparação do estudo, em sua área de especialização. Os consultores não estão envolvidos na apresentação da proposta. A Acquamarina consolidou os resultados após uma revisão abrangente e os compilou em seu nome neste estudo.

Objetivos

O presente Relatório tem por objetivo fornecer ao Estado da Bahia, conforme previsto no Termo de Autorização, o diagnóstico jurídico-institucional do Aeroporto Existente, incluindo a análise da Legislação Aplicável e dos contratos relativos à exploração do Aeroporto Existente pela SINART, notadamente o Convênio de Delegação e o Contrato SINART.

Ademais, a fim de demonstrar a viabilidade jurídica da implementação do Projeto, este Relatório contempla a modelagem jurídica-institucional sugerida para exploração do Novo Sítio Aeroportuário, com descrição das alternativas de contratação pública, incluindo o modelo para remuneração da futura Concessionária e a alocação de riscos no âmbito do Contrato de Concessão.

Por fim, o Relatório inclui ainda as minutas do edital e contrato da Concessão Patrocinada, modelo contratual sugerido para implementação do Projeto, bem como seus anexos para avaliação pelo Estado da Bahia.

Introdução

Em 15 de maio de 2019 foi publicado pela Secretaria de Infraestrutura, no Diário Oficial do Estado, o Termo de Autorização com o objetivo de responder à Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada -MIP proposta ao Estado da Bahia pela ACQUAMARINA para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão para construção, operação, manutenção, administração e exploração comercial do Novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento, em área localizada na região da Costa do Descobrimento, Estado da Bahia, a avaliação do valor do sítio atual e a concessão transitória de operação, manutenção, administração e exploração comercial do Atual Aeroporto de Porto Seguro.

Para atendimento do escopo do Termo de Autorização, a ACQUAMARINA desenvolveu os estudos previstos no Anexo I - Termo de Referência do Termo de Autorização de acordo com as normas vigentes e melhoras práticas aplicáveis ao setor, tendo os resultados e descritivos das metodologias e premissas consolidados em seis relatórios de acordo com a seguinte estrutura:

- **Relatório 1:** Estudos de Mercado;
- **Relatório 2:** Estudos de Engenharia e Afins;
- **Relatório 3:** Estudos Ambientais;
- **Relatório 4:** Avaliação Econômico-Financeira;
- **Relatório 5:** Aspectos Jurídicos;
- **Relatório 6:** Aspectos Administrativos e Operacionais.

O presente relatório é o Relatório 5 – Aspectos Jurídicos. Neste relatório será demonstrada a viabilidade jurídico-institucional de implantação do Novo Sítio Aeroportuário, bem como a concessão transitória de operação, manutenção, administração e exploração comercial do Aeroporto Existente pela Concessionária.

Para tanto, se faz necessária a análise dos modelos disponíveis em nosso ordenamento jurídico-administrativo para a concretização de projetos de infraestrutura, à luz da Constituição Federal, incluindo, mas não se limitando aos seguintes diplomas legais (i) CBA; (ii) Lei 6.009; (iii) Lei 11.182; (iv) Lei de Licitações; (v) Lei Federal de Concessões; (vi) Lei Federal de PPPs; e (vii) Lei Estadual de Concessões.

Ademais, por meio deste Relatório teceremos algumas considerações sobre aspectos de grande relevância para a estruturação do Projeto, especialmente à luz do Decreto 7.624 que dispõe sobre a concessão de aeroportos e a regulamentação da ANAC sobre o tema.

Como resultado de todas as análises, será proposto o modelo de Concessão Patrocinada para implementação do Projeto, sendo a Concessionária remunerada por meio de Tarifas, Contraprestação e Aporte durante a operação do Novo Sítio Aeroportuário.

1 LEGISLAÇÃO AEROPORTUÁRIA

1.1 Legislação aplicável aos aeroportos

Nos termos da Constituição Federal¹, é competência da União a exploração, direta ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos serviços relativos à infraestrutura aeroportuária.

A infraestrutura aeroportuária é amplamente regulamentada pela legislação federal, incluindo, mas não se limitando ao CBA e à Lei 6.009, bem como por atos normativos da ANAC, sendo os mais relevantes descritos neste Relatório.

O CBA define aeroportos como os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Ademais, de acordo com o CBA, os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

A abertura de um aeroporto público depende, nos termos do CBA, de autorização prévia da autoridade aeronáutica, bem como de homologação na ANAC.

Os aeroportos podem ser construídos, mantidos e explorados diretamente pela União, por entidades da Administração Pública Indireta (INFRAERO), mediante convênios com os Estados ou Municípios ou por meio de concessão ou autorização à iniciativa privada. A construção, administração e exploração de aeroportos sujeitam-se às normas da ANAC, a fim de garantir a uniformidade na prestação dos serviços em todo o território nacional.

Destaque-se que as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, assim como as respectivas tarifas, a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução são de responsabilidade do COMAER, nos termos do art. 18, inciso II, da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999.

A legislação mencionada nesse item 1.1 não é exaustiva. Durante a exploração do Aeroporto Existente e do Novo Sítio Aeroportuário, a Concessionária deverá observar ainda a Política Nacional de Aviação Civil, a legislação relativa à implantação de medidas de segurança aeroportuária, bem como o Plano Diretor Aeroportuário a ser elaborado pela Concessionária, conforme descritos no Relatório 02 – Estudo de Engenharia e Afins.

1.2 Patrimônio Aeroportuário, Áreas Aeroportuárias e Zonas de Proteção

1.2.1 Patrimônio Aeroportuário

O patrimônio de um aeroporto é sujeito a um regime específico estabelecido pelo CBA que o classifica como universalidade, equiparada a bem público federal, enquanto mantida sua destinação específica (aeroporto), embora a União, eventualmente, não tenha a propriedade dos imóveis em que se situam o aeroporto.

¹ Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;

No caso de desativação do aeroporto, o uso dos imóveis é restituído ao proprietário com as respectivas construções incorporadas aos imóveis. Com a desativação é levada a cabo, basicamente, a desafetação do imóvel outrora afetado ao serviço público federal, período no qual não poderia ser reintegrado ao patrimônio de seu proprietário.

Dada a escassez de casos de desativação de aeroportos brasileiros, não há exemplos concretos sobre a aplicação de tal regra. O Aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo, antigo Aeroporto de Vitória de Conquista, foi desativado com a inauguração do Aeroporto Glauber Rocha, em julho/2019. Apesar da publicidade conferida ao processo para alteração da inscrição do SBQV (Processo Administrativo nº 00058.016655/2018-71), não foi possível localizar dados públicos sobre o processo de desativação do aeroporto antigo.

Destaque-se que o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016², que tem a finalidade de instituir novo código brasileiro de aeronáutica, manteve a previsão do CBA sobre a classificação dos aeroportos e devolução do uso ao proprietário após desativação do aeroporto, o que permite aferir a constitucionalidade da disposição (i.e. não configuraria desapropriação indireta).

No entanto, tendo em conta que a desativação do aeroporto, se e quando ocorrer, é decisão discricionária da União, ou seja, não é possível antever se e quando o aeroporto será desativado, a contribuição com imóvel para a construção de novo deveria ser precedida de indenização, nos termos da Constituição Federal (artigo 5º, inciso XXIV).

1.2.2 Áreas Aeroportuárias e Zonas de Proteção

No que tange às áreas aeroportuárias, o CBA estabelece que compõem os aeroportos as áreas destinadas:

- a) à sua própria administração;
- b) ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- c) ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- d) aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;
- e) ao terminal de carga aérea;
- f) aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais, como, por exemplo, a SRF e a ANVISA;
- g) ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- h) aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e
- i) ao comércio apropriado para aeroporto.

O entorno do aeroporto está sujeito a restrições especiais relativas ao uso das propriedades vizinhas para edificações, instalações, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais de auxílios à radio-navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais. As restrições são atualmente especificadas pela Portaria nº 957/CG3, de 9 de julho de 2015, do Comando da Aeronáutica.

Conforme previsto no CBA, os entes federativos devem compatibilizar o zoneamento do uso do solo nas áreas vizinhas aos aeroportos às restrições especiais, aplicando-se tais restrições aos bens públicos e privados.

² Texto atual decorre da emenda 351 da Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016 – CEAERO, conforme parecer aprovado em 7.11.2018. Texto ainda não foi deliberado no Plenário.

1.3 Regime Tarifário

A Lei 6.009 determina que a utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. Os preços são (i) Tarifas, aprovadas pela ANAC; e (ii) preços específicos.

A denominação, caracterização e sujeito passivo das Tarifas, bem como as hipóteses de isenção³, constam da Lei 6.009. Nesse sentido, as Tarifas são as seguintes:

- j) Tarifa de embarque: devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros. Tarifa de embarque incide sobre o passageiro do transporte aéreo.
- k) Tarifa de pouso: devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso. Tarifa de pouso incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.
- l) Tarifa de permanência: devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso. Tarifa de permanência incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.
- m) Tarifa de armazenagem: devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos. Tarifa de armazenagem incide sobre o consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito.

³ São isentos (i) da tarifa de embarque: (a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; (b) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; (c) os passageiros em trânsito; (d) os passageiros de menos de dois anos de idade; (e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções; (f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; (g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro; (ii) da tarifa de pouso: (a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; (b) as aeronaves em voo de experiência ou de instrução; (c) as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; (d) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; (iii) da tarifa de permanência: (a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; (b) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; (c) as demais aeronaves por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento, em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente, em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave; (iv) da tarifa de armazenagem: (a) as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; (b) as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; (v) da tarifa de conexão, o proprietário ou explorador da aeronave que transporte: (a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; (b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; (c) passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade; (d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções; (e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; e (f) passageiros, quando convidados do Governo brasileiro. Além disso, poderão ser isentas de pagamento de Tarifa de Capatazia as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica.

- n) Tarifa de capatazia: devida pela movimentação e manuseio das mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos. Tarifa de capatazia incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.
- o) Tarifa de conexão: devida pela alocação de passageiro em conexão em estação de passageiro durante a execução do contrato de transporte. Tarifa de conexão incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

De acordo com a Lei 11.182, a ANAC é competente para estabelecer o regime tarifário dos aeroportos. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 350, de 19 de dezembro de 2014, estabelece o modelo de regulação tarifária, o reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e as regras para arrecadação e recolhimento. As Tarifas⁴, nos termos dessa resolução, se submetem a um modelo de preços-teto, com atualizações monetárias por meio de reajustes anuais, em janeiro, pela aplicação da variação percentual do IPCA no ano anterior ajustado pela dedução do fator X⁵, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Tarifat} = \text{Tarifat-1} \cdot (\text{IPCA}t / \text{IPCA}t-1) \cdot (1-X), \text{ onde:}$$

*Tarif*_t = valor tarifário após o reajuste realizado no período t;

*IPCA*_t/*IPCA*_{t-1} = corresponde ao IPCA acumulado no ano anterior ao reajuste no período t;

X = fator X; e

t = tempo em anos.

O modelo supramencionado é aplicável aos aeroportos públicos que não tenham sido delegados pela União, exceto em caso de expressa e motivada determinação pela ANAC em ato específico, sobre a adoção dos tetos tarifários estabelecidos pela Agência.

Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 392, de 6 de setembro de 2016, determina que os valores das Tarifas deverão ser estabelecidos pelos delegatários dos aeródromos públicos delegados. Ao estabelecer os valores das Tarifas, os delegatários deverão observar as seguintes diretrizes:

- a) as tabelas vigentes com os valores tarifários adotados pelo operador aeroportuário deverão ser mantidas atualizadas e disponibilizadas nos aeroportos e em seu sítio eletrônico para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral;
- b) as alterações dos valores das tarifas deverão ser informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência;
- c) eventuais aumentos tarifários deverão ser precedidos de consulta pública fundamentada; e
- d) os descontos tarifários deverão ser baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.

⁴ O Adicional do FNAC instituído pela Lei Federal nº 9.825/1999 (parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, às tarifas de embarque internacional vigentes naquela data) deve ser cobrado junto com as tarifas. Atualmente corresponde a R\$ 57,47, conforme estabelecido pela Portaria ANAC nº 8/SRA/2018.

⁵ Componente que incidirá na fórmula do reajuste anual, com objetivo de repassar aos consumidores ganhos esperados de produtividade. As tarifas de armazenagem e capatazia não serão submetidas à aplicação do fator X.

No que tange aos preços específicos, esses são devidos pela utilização das áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços do aeroporto, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias. Os preços são estabelecidos pela entidade responsável pela administração do aeroporto.

1.4 Classificação do Aeroporto

Conforme consta da Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984, os aeroportos são classificados em categorias aeroportuárias para fins de cobrança das Tarifas. A classificação leva em conta os serviços e as facilidades proporcionadas por (1) pistas de pouso; (2) pistas de táxi; (3) pátio de manobras; (4) terminais de passageiros e de carga; e (5) área de estadia, conforme detalhados a seguir.

No que tange às pistas de pouso, o conjunto de serviços e facilidades a ser considerado é composto de (i) número e categoria de pistas existentes; (ii) balizamento diurno e noturno; (iii) sinalização vertical e horizontal; (iv) serviço especializado contra incêndio; (v) serviço de remoção de emergência médica; e (vi) serviço especializado de salvamento aquático.

A classificação com base nas pistas de táxi considera o conjunto de facilidades composto de (i) sinalização vertical e horizontal; e (ii) balizamento diurno e noturno.

O conjunto de serviços e facilidades a ser considerado com relação aos pátios de manobras é composto de (i) sinalização horizontal para estacionamento; (ii) sinalização ótica para estacionamento; (iii) ponto de reabastecimento de água potável para aeronaves; (iv) iluminação de pátios; (v) fonte de energia de 400 hertz para aeronaves; (vi) sistema para fornecimento de ar refrigerado para aeronaves; (vii) abastecimento de combustível para aeronaves; e (viii) área pavimentada para equipamentos de rampa.

Os terminais de passageiros são avaliados com base nos seguintes quesitos (i) embarque/desembarque (i.a) área de pré-embarque; (i.b) climatização da área de pré-embarque; (i.c) ponte; (i.d) sistema de esteira para despacho de bagagens; (i.e) ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave, ou vice-versa; (i.f) check-in automatizado; (i.g) carrinhos à disposição dos passageiros; (i.h) área de restituição de bagagens, equipada com esteiras ou carrosséis; (i.i) área de restituição de bagagens; (i.j) sistema de escadas rolantes para ascenso-descenso de passageiros; e (i.h) elevadores; (ii) orientação: (ii.a) circuito fechado de televisão; (ii.b) sistema semiautomático anunciador de mensagens; (ii.c) sinalização vertical; (ii.d) sistema de som; e (ii.e) sistema informativo de voo; e (iii) facilidades ao usuário (a) climatização; (iii.b) locais destinados a facilidades de serviços e de órgãos públicos; (iii.c) locais destinados a facilidades de apoio comercial; (iii.d) serviço de atendimento médico; (e) área própria para estacionamento de veículos; (iii.f) sala de recepção; e (iii.g) berçário. Para terminais de carga será considerada apenas a existência do terminal.

Por fim, o conjunto de facilidades a ser considerado com relação às áreas de estadia é composto de (i) local adequado e iluminado para estadia; e (ii) vigilância da área.

Para classificação de cada unidade aeroportuária, os serviços e facilidades serão ponderados com atribuição de pontos, na escala de 1 a 10, conforme tabela abaixo:

Tabela 1-1: Serviços e facilidades avaliados para classificação do Aeroporto

| Itens | Serviços e Facilidades | Pontos |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1 | Área de pré-embarque | 3 |
| 2 | Área de restituição de bagagens | 1 |
| 3 | Área de restituição de bagagens com esteiras ou carrosséis | 4 |
| 4 | Área pavimentada para estacionamento de veículos, com capacidade acima de 50 veículos | 3 |
| 5 | Área pavimentada para equipamento de rampa | 2 |
| 6 | Balizamento diurno e noturno na pista de táxi | 4 |
| 7 | Bar e/ou lanchonete | 1 |
| 8 | Berçário | 2 |
| 9 | Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens | 1 |
| 10 | Check-in automatizado | 10 |
| 11 | Circuito fechado de televisão | 3 |
| 12 | Climatização da sala de embarque | 3 |
| 13 | Climatização da sala de desembarque | 2 |
| 14 | Climatização do restaurante | 2 |
| 15 | Climatização do saguão | 3 |
| 16 | Drogaria | 1 |
| 17 | Elevadores | 5 |
| 18 | Equipamentos de limpeza de pistas | 5 |
| 19 | Fontes de energia de 400 hertz no pátio de manobras | 5 |
| 20 | <i>Free-Shops</i> | 5 |
| 21 | Hotel | 10 |
| 22 | Iluminação de pátio de manobras | 5 |
| 23 | Jornais e revistas | 1 |
| 24 | Local adequado para estadia de aeronaves | 2 |
| 25 | Ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave; ou vice-versa | 5 |
| 26 | Pista de pouso e decolagem Categoria II, devidamente equipada e balizada para voo diurno e noturno (por pista) | 10 |
| 27 | Pista de pouso e decolagem Categoria I, devidamente equipada e balizada para voo diurno e noturno (por pista) | 8 |
| 28 | Pista de pouso e decolagem devidamente equipada e balizada para voo diurno e noturno (por pista) | 5 |

| Itens | Serviços e Facilidades | Pontos |
|-------|------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 29 | Ponto de embarque e/ou desembarque | 10 |
| 30 | Ponto de reabastecimento de água potável para aeronaves no pátio de manobras | 2 |
| 31 | Restaurante | 1 |
| 32 | Sala de recepção | 2 |
| 33 | Serviço bancário | 1 |
| 34 | Serviço contra incêndio especializado | 8 |
| 35 | Serviço de atendimento médico | 8 |
| 36 | Serviço de locação de veículos | 1 |
| 37 | Serviço de remoção de emergência médica | 9 |
| 38 | Serviço de reserva de hotel | 1 |
| 39 | Serviço de salvamento aquático especializado | 5 |
| 40 | Serviço postal telegráfico | 1 |
| 41 | Serviço regular de transporte de superfície | 1 |
| 42 | Serviço de abastecimento de combustível para aeronaves | 2 |
| 43 | Serviço telefônico | 1 |
| 44 | Serviços de órgãos públicos | 5 |
| 45 | Sinalização ótica para estacionamento | 5 |
| 46 | Sinalização vertical no terminal de passageiros | 2 |
| 47 | Sistema de abastecimento de ar refrigerado no pátio de manobras | 4 |
| 48 | Sistema de esteiras para despacho de bagagens | 4 |
| 49 | Sistema de Som | 1 |
| 50 | Sistema informativo de voo | 4 |
| 51 | Sistema semiautomático anunciador de mensagens | 2 |
| 51 | Sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes | 4 |
| 52 | Terminal de carga | 2 |
| 53 | Ventilação mecânica forçada da sala de pré-embarque | 1 |
| 54 | Ventilação mecânica forçada geral | 2 |
| 55 | Viadutos para aeronaves (por viaduto) | 5 |

Fonte: Portaria nº 1592/GM5/1984

Somados os pontos atribuídos aos serviços e facilidades, os aeroportos serão classificados nas seguintes categorias:

Tabela 1-2: Pontuação de Aeroportos

| Total de pontos | Categoria |
|-------------------------------|-----------|
| Mais de 140 pontos, inclusive | 1ª |
| De 70 a 139 pontos | 2ª |
| De 30 a 69 pontos | 3ª |
| Até 29 pontos | 4ª |

Fonte: Portaria nº 1592/GM5/1984.

A reclassificação de aeroporto pode ocorrer de ofício ou por iniciativa do interessado, sendo que o pedido, endereçado ao Superintendente de Regulação Econômica, deve ser instruído com comprovação do cumprimento dos itens mencionados na tabela de serviços/facilidades acima.

1.5 Anuência, Autorização Prévia e Cadastramento de Aeroporto (Homologação)

Nos termos do Decreto 7.624, a concessão da exploração de aeroportos, na execução de convênios como o Convênio de Delegação, depende de prévia e expressa anuência do Ministério da Infraestrutura. A correspondente licitação apenas poderá ser lançada após essa anuência.

Para além da supramencionada autorização, a ANAC é competente para:

- regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;
- homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;
- fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; e
- expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Nos termos da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, a ANAC regula a autorização prévia para a construção de aeroportos e os procedimentos para seu cadastramento junto à ANAC. Nesse sentido, o interessado deverá obter autorização prévia da ANAC para construção de áreas destinadas a pouso e decolagem e movimentação de aeronaves.

A autorização será expedida pela ANAC após entrega do termo de responsabilidade assinado pelo interessado, por meio do qual se compromete a atender aos requisitos e normas de segurança operacional. A autorização prévia expedida pela ANAC não supre a deliberação de outras entidades da administração pública sobre a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano, ou da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo (COMAER).

Caso a ANAC constate que o futuro aeródromo pode afetar a operação ou a exploração de outros aeródromos próximos, a Agência poderá solicitar a manifestação desses últimos, ou submeter o processo de autorização prévia a uma audiência ou consulta pública.

A ANAC poderá fiscalizar o local de construção, bem como informar outras autoridades sobre a existência da obra para que, agindo dentro de sua competência, a supervisionem. Em caso de irregularidades, a ANAC poderá determinar a suspensão das obras.

O processo de autorização para construção do aeroporto leva em torno de 60 (sessenta) dias para ser concluído pela ANAC e deve ser instruído com os seguintes documentos, conforme previsto na Portaria nº 3.352/SIA, de 30 de outubro de 2018:

Tabela 1-3: Documentos para Autorização Prévia

| # | Documentos |
|---|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Formulário de qualificação de responsáveis |
| 2 | Requerimento de autorização prévia para construção inicial de aeródromo público |
| 4 | Parecer do COMAER ⁶ |
| 5 | Comprovação de titularidade da área onde se pretende construir o aeródromo |
| 6 | Cópia da ART de projeto e respectivo comprovante de pagamento junto ao CREA |

Fonte: Portaria nº 3.352/SIA/2018

O término da obra deve ser notificado à ANAC, como condição para o cadastramento. O cadastro de aeródromos mantido pela ANAC é a única fonte reconhecida de informação sobre aeródromos sujeitos à regulação e fiscalização pela ANAC e tem por finalidade (i) divulgação de dados e características em publicação de informação aeronáutica; e (ii) registro de características para cobrança de Tarifas, preços específicos e tarifas de uso das comunicações e de auxílio à navegação aérea. A inscrição do aeródromo no cadastro abrange o processo de homologação.

O cadastramento do aeródromo não supre a necessidade de outorga para exploração de infraestrutura aeroportuária (no caso sob análise, o Contrato de Concessão). Além disso, a abertura ao tráfego está sujeita à verificação, pela ANAC, das condições operacionais do aeródromo e não supre eventual verificação pelo órgão de controle do espaço aéreo, nas matérias de sua competência.

O pedido de cadastramento deve ser apresentado pelo interessado detentor da outorga para exploração de infraestrutura aeroportuária e ser instruído com os documentos indicados na tabela abaixo.

Tabela 1-4: Documentos para Cadastramento (Homologação)

| # | Documentos |
|---|-----------------------------------------------------------------|
| 1 | Formulário Qualificação De Responsáveis |
| 2 | Instrumento de delegação de operador de aeródromo civil público |
| 3 | Requerimento de cadastramento de aeródromo público |
| 4 | Parecer do COMAER |

⁶ O Parecer do COMAER é necessário apenas caso o aeroporto estiver localizado em faixa de fronteira.

| # | Documentos |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | Cópia da ART de execução e respectivo comprovante de pagamento junto ao CREA |
| 6 | Notificação de término de obra em aeródromo público |
| 7 | Decisão administrativa que ateste a capacidade de atendimento às operações de tráfego aéreo Internacional emitido pela RFB, pelo DPF, pela ANVISA e pela Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento ⁷ |

Fonte: Portaria nº 3.352/SAI/2018

O interessado no cadastramento deverá ainda recolher a TFAC. Atualmente, o valor para homologação de aeroporto de 1ª categoria é de R\$ 73.485,36 (setenta e três mil, quatrocentos e oitenta cinco reais e trinta e seis centavos).

A inscrição do aeródromo no cadastro tem validade de 10 (dez) anos e sua renovação deve ser solicitada com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias de seu vencimento.

Além da autorização prévia e cadastramento (homologação), a operação do aeroporto demandará ainda o cumprimento de diversas regras estipuladas pelas autoridades do setor aeronáutica, incluindo, mas não se limitando às regras que tratam da (i) obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto⁸: necessário para operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar (a) operações domésticas ou de bandeira; (b) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil; (ii) validação de nível de proteção e combate a incêndio existente em aeródromo⁹; (iii) certificação AVSEC¹⁰; e (iv) operação, manutenção e resposta à emergência¹¹. Essas obrigações são detalhadas no Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins.

⁷ Documentos necessários para designação como aeroporto internacional.

⁸ Conforme Regulamento Brasileira da Aviação Civil nº 139, aprovado pela Resolução ANAC nº 96, de 11 de maio de 2009.

⁹ Resolução ANAC nº 279, de 10 de julho de 2013.

¹⁰ Conforme Regulamento Brasileira da Aviação Civil nº 107, aprovado pela Resolução ANAC nº 362, de 16 de julho de 2015, Resolução ANAC nº 385, de 9 de agosto de 2016 e Resolução ANAC nº 500, de 12 de dezembro de 2018.

¹¹ Conforme Regulamento Brasileira da Aviação Civil nº 153, Emenda nº 04.

2 DIAGNÓSTICO DO AEROPORTO ATUAL

2.1 Convênio de Delegação

Conforme descrito no item 1.1, a exploração dos serviços relativos à infraestrutura aeroportuária, pode ser exercido diretamente pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão.

Valendo-se dessa permissão, a União, por intermédio da SAC, celebrou com o Estado da Bahia o Convênio de Delegação, por meio do qual a União delegou ao Estado da Bahia a exploração do Aeroporto de Porto Seguro (SBPS). Nos termos do Decreto 7.624, o Estado da Bahia poderá exercer atribuição de poder concedente, nos termos das competências delegadas pela União por meio do Convênio de Delegação.

O Convênio de Delegação permite ao Estado da Bahia explorar o aeródromo diretamente ou de forma indireta, ou seja, mediante concessão ou permissão, transferindo a terceiros a exploração do aeródromo total ou parcialmente. O prazo do instrumento de outorga eventualmente firmado pelo Estado da Bahia não poderá ultrapassar o termo final da vigência do Convênio de Delegação, previsto para maio de 2051.

A remuneração do Estado da Bahia (ou de concessionário ou permissionário) será realizada por meio de receitas tarifárias e receitas não tarifárias, compostas de preços específicos devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias. A integralidade das receitas arrecadas deve ser administrada pelo Estado da Bahia ou pela concessionária, conforme o caso, e exclusivamente destinada ao custeio, realização de investimentos, remuneração de capital de terceiros e remuneração do capital próprio, inerentes aos ativos e serviços relativos à exploração do Aeroporto Existente.

As receitas tarifárias do aeroporto serão as Tarifas, sendo vedada a criação de qualquer outra tarifa não prevista na legislação e regulamentação federal em vigor. O Estado da Bahia ou a concessionária poderão praticar descontos nas Tarifas, baseados em parâmetros objetivos previamente identificados, tais como a qualidade dos serviços, horário, dia ou temporada. Os descontos devem ser estendidos a qualquer usuário que atenda as condições para sua fruição.

As receitas não tarifárias serão obtidas mediante a celebração de contratos com terceiros para exploração de atividades comerciais, sendo certo que tais atividades não poderão comprometer os padrões de segurança e qualidade dos serviços aeroportuários. Na exploração de receitas não tarifárias devem ser observados os seguintes requisitos: (i) deve ser exigido das contratadas que adotem contabilidade separada para cada um das atividades exploradas no aeródromo, segundo as normas contábeis vigentes; e (ii) os contratos devem incluir cláusula que obrigue as empresas contratadas a apresentar, quando solicitado, todas as informações contábeis e operacionais referentes ao desempenho da atividade, permitindo ainda a realização de auditorias quando necessário.

A inexecução das obrigações referentes ao Convênio de Delegação poderá ensejar sua rescisão, sem prejuízo da apuração de indenizações eventualmente devidas. As partes poderão ainda denunciar o Convênio de Delegação em caso de superveniência de fato, ato ou lei que o torne inviável.

As Tarifas cobradas no Aeroporto Existente são as mesmas cobradas pela INFRAERO. Porém, tendo em vista que o BPS é objeto do Convênio de Delegação, o Estado da Bahia poderia fixar o valor das Tarifas, desde que observados os tetos estabelecidos na regulamentação da ANAC.

Por fim, ressalte-se que o Convênio de Delegação é condicionado ao atendimento dos seguintes termos: (i) extinção do Contrato SINART até 6 de fevereiro de 2020; (ii) caso opte pela manutenção da exploração do aeroporto na modalidade indireta após 6 de fevereiro de 2020, o Estado da Bahia deve realizar novo procedimento licitatório; e (iii) o Estado da Bahia deve responsabilizar-se pelas obrigações de qualquer natureza decorrentes da extinção do Contrato SINART, assumindo todos e quaisquer ônus decorrentes, ficando a União isenta de quaisquer encargos, atuais ou futuros, relativos à extinção.

Considerando a realização dos estudos objeto do Termo de Autorização e o interesse do Estado da Bahia em substituir o prestador de serviços do Aeroporto Existente, entendemos que o Estado da Bahia tem fundamento para solicitar o aditamento do Convênio de Delegação a fim de dispor sobre a extensão do prazo máximo de vigência do Contrato SINART (cláusula 6.2, inciso I).

2.2 Contrato SINART

O Contrato SINART foi celebrado no âmbito do processo administrativo nº 2918/99 pela DERBA e, posteriormente, transferido à AGERBA, por meio do Termo de Sub-rogação DERBA/AGERBA nº 006/2002. O objeto do Contrato SINART é a prestação de serviços públicos, consistentes na manutenção, administração, operação e exploração comercial do Aeroporto Existente, englobando: (i) uso pela SINART das instalações do aeroporto, sendo responsável pela administração, manutenção, operação e exploração comercial das áreas não operacionais e dos serviços prestados pela sua utilização; e (ii) serviços de transportes de passageiros nas linhas aéreas que demandem ou que deixem o Município de Porto Seguro.

Por meio do Contrato SINART foi outorgado à SINART a concessão de serviço público e de uso de bem público. Pelo uso do bem público, ou seja, as instalações do Aeroporto Existente, a SINART deve pagar mensalmente o Estado da Bahia o valor de R\$ 40.989,54 (quarenta mil, novecentos e oitenta e nove reais e cinquenta centavos) (data-base: 2000).

A prestação dos serviços públicos pela SINART é remunerada por meio das Tarifas, conforme estabelecidas pelo Governo Federal ou pelo Estado da Bahia. A SINART é também responsável pela arrecadação do preço específico cobrado para exploração de atividades econômicas no Aeroporto Existente.

No que tange às Tarifas, visto que classificado como aeroporto de 2ª categoria, e uma vez que o Estado da Bahia não estabeleceu valores tetos próprios para as Tarifas, as Tarifas vigentes no Aeroporto Existente são aquelas aplicáveis aos aeroportos operados pela INFRAERO, nos termos da Portaria ANAC nº 103/SRA, de 11 de janeiro de 2019 e no que se refere às Tarifas de Navegação Aérea, aquelas fixadas na Portaria nº 1.194/CG3 da COMAER, de 14 de agosto de 2015, conforme atualizada.

O Contrato SINART foi celebrado pelo prazo de 5 (cinco) anos, prorrogável por acordo entre as partes e justificado interesse público. Nesse sentido, o Contrato SINART foi sucessivamente prorrogado¹², estando vigente até 2023. Não foi disponibilizado ou localizado no Diário Oficial o aditivo que prorrogou o Contrato SINART até 2023, porém, além de informações publicadas na mídia¹³, uma correspondência de outubro de 2016 preparada pelo Estado da Bahia e endereçada à SAC menciona o

¹² Último Termo aditivo encontrado no Diário Oficial do Estado da Bahia é o 20/2008, que prorrogou o Contrato SINART por 10 anos, com termo em dezembro/2018.

¹³ <https://www.colunaesplanada.com.br/governo-prorroga-concessao-do-aeroporto-de-porto-seguro-diante-de-falhas-estruturais/>

prazo de vigência de 2023, conforme documento colacionado abaixo (vide destaque em amarelo na terceira página):

Salvador, ... de outubro de 2016.

Of. GASEC nº

**Ref.: Aeroporto Internacional de Porto Seguro
(Processo nº 00055.001564/2011-95)**

Prezados,

Trata o processo administrativo nº **00055.001564/2011-95** de procedimento que concluiu pela aprovação e formalização do novo Convênio de Delegação nº 43/2016 entre União, por intermédio dessa Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, e o Estado da Bahia, visando à exploração do Aeroporto Internacional de Porto Seguro (SBPS) por mais 35 (trinta e cinco) anos a contar de 30 de maio de 2016, data da publicação do respectivo extrato no Diário Oficial da União.

Por sua vez, esse Convênio de Delegação nº 43/2016 previu, em sua Cláusula 6.2., o seguinte:

"6.2. Considerando que o Aeroporto de Porto Seguro (SBPS) encontra-se outorgado a pessoa jurídica de direito privado, conforme Contrato de Concessão Remunerada de Uso de Bem Público nº 001/00 firmado pelo Estado da Bahia em 02 de fevereiro de 2000, fica o presente Convênio de Delegação condicionado ao atendimento dos seguintes termos:

I. garantir que a relação contratual referida seja extinta até 6 de fevereiro de 2020;

II. caso opte pela manutenção da exploração do aeroporto na modalidade indireta após o final do prazo estipulado no subitem anterior, deverá ser realizado novo procedimento licitatório de acordo com as regras inscritas neste Convênio de Delegação, no Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011 e legislação em vigor;

III. responsabilizar-se pelas obrigações de quaisquer natureza decorrentes da extinção do atual contrato de concessão, assumindo todos e quaisquer ônus decorrentes, ficando a União isenta de quaisquer encargos, atuais ou futuros, relativos a esse processo."

Ademais, como se observa dos citados autos, esta citada Cláusula 6.2. foi motivada pelo **DESPACHO n. 00095/2016/ASJUR-SAC/CGU/AGU** (fl. 97), através do qual foi aprovado o **PARECER n. 00061/2016/ASJUR-SAC/CGU/AGU** (fls. 90/96) - que, acompanhando a Nota Técnica nº 016/2016/DEOUT/SPR/SAC-PR (fls. 69/80), opinou favoravelmente acerca da minuta do novo Convênio de Delegação de fls. 82/88 -, ressalvando-se, todavia, "a limitação do termo final de concessão celebrado entre o

Estado da Bahia e particular, pelos fundamentos apresentados no item 3 da Nota Técnica nº 016/2016/DEOUT/SPR/SAC-PR”, item 3 esse, outrossim, que dispõe:

"ao considerar que o aeroporto em estudo encontra-se sob exploração indireta realizada pelo Estado da Bahia, por força do vigente contrato de concessão já mencionado e abordado detalhadamente no item 3 desta Nota, a Cláusula 6.2 da minuta apresentada previu, na linha do quanto proposto no aludido item, que caso o Delegatário opte por manter a exploração do aeroporto sob a modalidade indireta após fevereiro de 2020, data em que se expiraria o prazo da delegação vigente, que seja realizada nova licitação, nos termos da nova legislação do setor e em conformidade com as cláusulas do novo instrumento de delegação a ser firmado"

Entretanto, e a despeito do quanto acima exposto, a esta Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) merece ser cientificada de alguns fatos, quais sejam:

- 1- Foi constatada, através de laudo técnico, baseado em investigações geotécnicas realizadas, a existência de vícios ocultos no pátio de aeronaves, vícios esses que estão causando péssimas condições funcionais e estruturais, com o aparecimento, inclusive, de placas trincadas e fissuradas, razão pela qual o Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Ba (SBPS) necessita **urgentemente** de novos investimentos para reconstrução total na área do Pátio 1 de estacionamento das aeronaves, do entroncamento do Pátio 1 com a Taxiway Alfa e da implantação de um sistema de dreno de pavimento;
- 2- Atualmente, as posições 5, 6, 7, 8 e 9 que compõem o Patio 1 estão comprometidas com restrição de uso nas posições 5 e 6 e inoperante nas demais posições. Esse novo investimento está orçado em R\$ 14.500.000,00 (quatorze milhões e quinhentos mil reais) e as respectivas obras devem ser **urgentemente realizadas**, sob pena de comprometer o atendimento da demanda do fluxo turístico;
- 3- A Pista atual apresenta índice de rugosidade acima do limite estabelecido pela ANAC, necessitando da realização de fresagem e recapeamento em toda a extensão da pista de decolagem. Esse investimento está orçado em R\$ 5.200.000,00 (cinco milhões e duzentos mil reais);
- 4- Esses fatos acima suscitados já fizeram, inclusive, com que a Azul Linhas Aéreas S/A, através do expediente nº 024-16/DSO datado de 07 de abril de 2016, recomendasse a este Estado da Bahia, de forma expressa, a interdição total das posições de estacionamento que apresentam desagregação e a restauração definitiva do pavimento no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados de abril de 2016, prazo esse já ultrapassado;
- 5- Existe a necessidade de implantação de uma nova estação de tratamento de esgoto de 100 m³/dia para atender as novas exigências da legislação ambiental. Esse investimento está orçado em R\$ 350.000,00 (trezentos e cinquenta mil reais); e

6- Igualmente se faz necessário uma adequação do sistema de prevenção e combate a incêndio e pânico/SPDA para atender as novas exigências da ABNT. Esse investimento está orçado em R\$ 400.150,00 (quatrocentos mil e cento e cinquenta reais).

Vale ressaltar, aliás, que já restou consignado no mencionado processo administrativo (Nota Técnica nº 016/2016/DEOUT/SPR/SAC-PR - fls. 69/80), em resumo, que:

- (i) de acordo com o mesmo PAEBA/2014, o aeroporto em questão foi classificado como de interesse estadual;
- (ii) em consulta ao Serviço de Informação Aeronáutica - Aisweb, verifica-se que não há NOTAM de fechamento para o Aeroporto de Porto Seguro (SBPS), estando o equipamento aberto ao tráfego aéreo;
- (iii) em 2015 a movimentação de aeronaves em voos domésticos foi de 11.814 aeronaves e em voos internacionais foi de 49 aeronaves; e
- (iv) as empresas Aerolíneas Argentinas, Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A, Gol Linhas Aéreas S/A, Passaredo Transportes Aéreos Ltda. e Tam Linhas Aéreas S/A realizam 128 pousos e 128 decolagens semanais no Aeroporto de Porto Seguro (SBPS).

Com efeito, é de suma importância a manutenção da operação do Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Ba (SBPS), sob pena de serem causados danos e prejuízos significativos e irreparáveis para o Estado da Bahia, os Municípios de Porto Seguro e circunvizinhos e os usuários do Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Ba (SBPS).

Ocorre que o Estado da Bahia não tem como suportar financeiramente os investimentos necessários para realização das mencionadas **obras urgentes**. Por sua vez, a atual **Concessionária que administra o citado aeródromo, tem contrato firmado com o Estado até fevereiro de 2023**, está impedida de realizar os investimentos porque, realizando as citadas obras, não conseguirá reequilibrar o contrato até o prazo estabelecido pela citada Cláusula 6.2., qualquer que seja a hipótese de reequilíbrio.

A Concessionária está disposta a arcar com os **investimentos urgentes** aqui assinalados, mas precisará ter seu contrato de concessão reequilibrado econômico-financeiramente e, no particular, a única solução visível para tanto é o aumento do prazo da concessão, posto que, reitera-se, o Estado da Bahia não tem como suportar esses investimentos para realização dessas **obras urgentes**, as quais, por outro lado, caso não realizadas, irão comprometer seriamente o funcionamento do aeródromo.

Vale dizerque, diante deste cenário, a melhor solução que atende o interesse público é, certamente, o aumento do prazo da concessão hoje vigente, uma vez que esta solução

não acarretará descontinuidade dos serviços prestados e nenhum desembolso financeiro pelo Estado.

Portanto, visando o atendimento ao princípio da supremacia do interesse público, evitando-se, assim, a ocorrência de danos e prejuízos significativos e irreparáveis para o Estado da Bahia, os Municípios de Porto Seguro e circunvizinhos e os usuários do Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Ba (SBPS), o Estado da Bahia solicita a eliminação da aludida Cláusula 6.2. do novo Convênio de Delegação nº 43/2016, permitindo que o Estado da Bahia possa realizar a prorrogação do prazo da concessão vigente até o prazo adequado para reequilibrar a Concessionária face a investimentos a serem realizados no Aeroporto de Porto Seguro durante o prazo desse novo Convênio de Delegação, já que o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, apenas se aplica às licitações posteriormente ocorridas.

Atenciosamente,

.....
Presidência da Comissão de Aviação Civil da Presidência
Setor Comercial Sul - B (SCS-B), Quadra 9, Lote C,
Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C - 5º e 6º andares
Brasília-DF
CEP: 70.308-200

2.3 Situação Patrimonial

Para realização da auditoria legal do Aeroporto Existente foram analisados, além da legislação aplicável, as Matrículas BPS, o PDIR do Aeroporto Existente (abril/2017), Relatório Cappe e o Relatório de Gestão Aeroportuária preparado pela SAC com a cooperação de outras entidades.

O Aeroporto Existente possui uma área patrimonial de 0,85km². Contudo, como consta da documentação analisada, da área total de 0,85km² (zero ponto oitenta e cinco quilômetros quadrados), foi confirmada área registrada de 726.776,40m² (setecentos e vinte seis mil, setecentos e setenta seis metros quadrados e quarenta centímetros quadrados).

Tabela 2-1: Situação Patrimonial do Aeroporto Existente

| Matrícula | Proprietário | Título Aquisitivo | Área |
|-----------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 5.935 | Departamento de Aviação da Bahia | Escritura de Doação | 503.000,00m ² |
| 7.444 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 18.452,92m ² |
| 7.666 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 18.751,41m ² |
| 7.667 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 23.703,80m ² |
| 7.668 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 37.833,20m ² |
| 7.674 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 20.816,04m ² |
| 7.826 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 23.038,90m ² |
| 15.842 | Estado da Bahia | Escritura de Compra e Venda | 81.180,13m ² |

Fonte: Matrículas BPS.

Os Imóveis BPS são de propriedade do Estado Bahia, conforme títulos aquisitivos registrados nas Matrículas BPS. O registro da área de aproximadamente 0,12km² (zero ponto doze quilômetros quadrados) ocupada pelo Estado de Bahia, cujo uso é destinado às atividades do Aeroporto Existente não é conhecido. Ressalte-se que a SINART informa em seu website que a área do aeroporto possui 632.800m²¹⁴. Segundo Relatório Cappe, estudos de ocupação do imóvel indicam que a área do aeroporto é superior ao número indicado pela SINART, totalizando 822.362,00m².

Ante o exposto, segue a descrição de cada um dos Imóveis BPS, conforme registros nas Matrículas BPS.

2.3.1 Matrícula nº 5.935

Descrição: terreno urbano, situado à margem direita da BR-367, no Bairro Alto / desta Cidade de Porto Seguro (BA); com área total de 503.000,00m²; limitando-se por seus diversos lados com: ao Norte com a BR-367, ao Sul com terrenos pertencentes / ao INER, terrenos pertencentes ao Município e herdeiros de Alfredo Dultra, a Leste com terrenos pertencentes ao DNER e do Município, e a Oeste com terrenos pertencentes ao Município.

Aquisição pelo Departamento de Aviação da Bahia: Escritura Pública de Doação, lavrada no livro nº 14, fls. 120 e vº nº 1.705 de 26 de julho de 1983 do Cartório de Notas de Porto Seguro. Doador: Município de Porto Seguro.

O Departamento de Aviação da Bahia foi extinto por meio da Lei Estadual nº 5.121, de 6 de julho de 1989. Nos termos do artigo 7º de mencionada lei, o Estado da Bahia incorporou os bens imóveis de propriedade do Departamento de Aviação da Bahia, mediante termos lacrados em livro próprio, pelo Departamento de Patrimônio – DEPAT – da Secretaria da Administração.

¹⁴ Disponível em <http://www.sinart.com.br/gestao-aeroportos.html>

2.3.2 Matrícula nº 7.444

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA); com a área total de, limitando-se ao Norte com a estrada do Aeroporto (60,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (59,83 metros), a Leste com Maria Salete Dultra Borges (393,45 metros) e a Oeste com Eduardo José Thomy Dultra (388,03 metros), perfazendo uma área total de 23.447,71m², ficando entretanto o imóvel objeto da presente matrícula, com a área remanescente de 18.452,92 metros quadrados, face a venda de parte.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 269, fls. 154/155v nº 27.061 de 05 de julho de 1993 do Cartório do 10º Ofício de Notas de Salvador – Bahia. Vendedores: Sra. Maria Salete Dultra Borges e seu esposo.

2.3.3 Matrícula nº 7.666

Descrição: terreno urbano, situado à estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro, limitando-se ao Norte com a estrada do Aeroporto (60,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (59,82 metros), a Leste com Maria Alves Thomy Dultra (398,00 metros) e a Oeste com Gracia Maria Thomy Dultra (393,45 metros), perfazendo uma área total de 23.746,20 metros quadrados, ficando, entretanto o imóvel objeto da matrícula, com a área remanescente de 18.751,41 metros quadrados, face a venda de parte.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 269, fls. 154/155v nº 27.061 de 05 de julho de 1993 do Cartório do 10º Ofício de Notas de Salvador – Bahia. Vendedora: Sra. Gracia Maria Thomy Dultra.

2.3.4 Matrícula nº 7.667

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA), limitando-se ao Norte com a Estrada do Aeroporto (60,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (60,37 metros), a Leste com Espólio de Alfredo Dultra (394,50 metros) e a Oeste com Maria Salete Dultra Borges (398,00 metros), perfazendo uma área total de 23.703,80 metros quadrados.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 269, fls. 154/155v nº 27.061 de 05 de julho de 1993 do Cartório do 10º Ofício de Notas de Salvador – Bahia. Vendedora: Sra. Maria Alves Thomy Dultra.

2.3.5 Matrícula nº 7.668

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA), limitando-se ao Norte com a Estrada do Aeroporto (104,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (349,75 metros), a Leste com João Carlos Mattos de Paula e Família Dultra (360,00 metros), perfazendo uma área total de 37.833,20 metros quadrados.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 276, fls. 123/124 nº 27.718 de 29 de dezembro de 1993 do Cartório de Notas de Porto Seguro - Bahia. Vendedora: Maria José Thomy Dultra.

2.3.6 Matrícula nº 7.674

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA), limitando-se ao Norte com a Estrada do Aeroporto (55,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (54,84 metros), a Leste com Eduardo José Thomy Dultra (382,26 metros) e a Oeste com João Carlos Mattos de Paula e Família Thomy Dultra (356,97 metros), perfazendo uma área total de 20.816,04 metros quadrados.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 269, fls. 154/155v nº 27.061 de 05 de julho de 1993 do Cartório do 10º Ofício de Notas de Salvador – Bahia. Vendedores: Sr. José Carlos Thomy Dultra e sua esposa.

2.3.7 Matrícula nº 7.826

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA), limitando-se ao Norte com a Estrada do Aeroporto (60,00 metros), ao Sul com Dagoberto José Thomy Dultra (59,83 metros), a Leste com Grácia Maria Thomy Dultra (388,03 metros) e a Oeste com José Carlos Thomy Dultra (382,26 metros), perfazendo uma área total de 23.038,90 metros quadrados.

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 269, fls. 154/155v nº 27.061 de 05 de julho de 1993 do Cartório do 10º Ofício de Notas de Salvador – Bahia. Vendedores: Sr. Eduardo José Thomy Dultra e sua esposa.

2.3.8 Matrícula nº 15.842

Descrição: terreno urbano, situado à Estrada do Aeroporto, na Cidade de Porto Seguro (BA), limitando-se ao Norte com a Estrada do Aeroporto e o Campo de Aviação (86,00 metros, mais 124,00 metros), ao Sul com Espólio de Alfredo Dultra Santos (293,50 metros), a Leste com a antiga Estrada da terra vermelha (238,41 metros, mais 115,00 metros) com Outros e a Oeste com Maria Alves Thomy Dultra (407,80 metros).

Aquisição pelo Estado da Bahia: Escritura Pública de Compra e Venda, lavrada no livro nº 270, fls. 026/027 nº 27.103 de 14 de julho de 1993 do Cartório de Notas de Porto Seguro - Bahia. Vendedora: Sra. Maria Alves Thomy Dultra.

Como se depreende da descrição das Matrículas, os Imóveis BPS foram adquiridos pelo Estado da Bahia por meio de contratos com particulares. Destaque-se, no entanto, que os imóveis objeto das Matrículas nº 7.444, nº 7.666, nº 7.667, nº 7.668, nº 7.674 e nº 7.826 pertenciam inicialmente ao Município de Porto Seguro e seu uso era permitido a particulares sob o regime de aforamento (transferência de domínio útil). Com a promulgação da Lei Municipal nº 240, de 16 de maio de 1980, o Município foi autorizado a alienar as áreas pertencentes ao patrimônio municipal e oficializou a transferência do domínio direto aos outrora proprietários.

2.4 Regularização dos Imóveis BPS

Da análise das Matrículas BPS foram identificadas possíveis irregularidades. Nesse cenário, a fim de viabilizar o Aporte dos Imóveis BPS no âmbito do Contrato de Concessão, conforme estrutura proposta neste Relatório, o Estado da Bahia, como proprietário dos Imóveis BPS, deverá providenciar sua regularização por meio (i) da unificação dos Imóveis BPS e retificação da área para regularizar ocupação pelo Aeroporto Existente; e (ii) da averbação da construção do aeroporto com o pagamento dos impostos devidos, conforme o caso.

2.4.1 Unificação e retificação da área dos Imóveis BPS

Sujeito à confirmação do Cartório de Registro de Imóveis de Porto Seguro, a averbação da construção detalhada abaixo dependerá da prévia unificação dos Imóveis BPS. O processo de unificação é previsto na Lei de Registro Públicos, sendo a fusão de matrículas quando dois ou mais imóveis contíguos pertencentes ao mesmo proprietário constarem de matrículas autônomas.

De todo modo, considerando que há áreas ocupadas pelo Aeroporto Existente que não estão regulares no que tange à evidência de propriedade pelo Estado da Bahia, será necessário proceder à retificação da área dos Imóveis BPS. As Matrículas BPS deverão ser corrigidas para refletir a área sem evidência de registro ou, caso tal área não tenha relação com as aquisições realizadas pelo Estado da Bahia e registradas nas Matrículas BPS, obter a comprovação de sua propriedade.

A retificação de área deverá ser solicitada pelo Estado da Bahia com apresentação de requerimento instruído de memorial descritivo da área, ART, levantamento planimétrico atual e planta da área. A supramencionada unificação depende da retificação.

2.4.2 Averbação da construção do Aeroporto Existente

As Matrículas BPS não contêm averbação da construção do Aeroporto Existente, visto que o Estado da Bahia provavelmente não regularizou as respectivas obras. A averbação é regra prevista na Lei de Registros Públicos¹⁵.

A regularização deveria ter sido feita imediatamente após a edificação do Aeroporto Existente junto à (i) Receita Federal, com recolhimento de contribuição previdenciária; e (ii) Prefeitura Municipal de Porto Seguro, com o recolhimento de ISSQN sobre as obras de construção. Caso, de fato, a construção não tenha sido averbada e o Estado da Bahia não providencie a regularização, o futuro proprietário dos Imóveis BPS pode ser responsabilizado por tais pendências.

Não obstante o anterior, conforme consta do Código Tributário Nacional, Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o direito de a Fazenda Pública constituir o crédito tributário extingue-se após 5 (cinco) anos do primeiro dia do exercício seguinte àquele em que o lançamento poderia ter sido efetuado.

Além disso, o artigo 390 da Instrução Normativa nº 971, de 13 de novembro de 2009, da Receita Federal estabelece que o direito da Receita Federal de constituir créditos relacionados a obras de construção civil extingue-se “no prazo decadencial previsto na legislação tributária”. Deste modo, numa primeira análise, considerando que o BPS teve as obras de sua construção finalizadas há mais de 5 (cinco) anos, seria possível requerer a Certidão Negativa de Débitos por decadência, sendo certo, neste caso, que deverão ser apresentados à Receita Federal fiscal os documentos que comprovem a realização de parte da obra ou da sua total conclusão em período abrangido pela decadência¹⁶.

¹⁵ Art. 167 - No Registro de Imóveis, além da matrícula, serão feitos.

II - a averbação:

4) da mudança de denominação e de numeração dos prédios, da edificação, da reconstrução, da demolição, do desmembramento e do loteamento de imóveis;

¹⁶ § 2º Servirá para comprovar o início da obra em período decadencial um dos seguintes documentos, contanto que tenha vinculação inequívoca à obra e seja contemporâneo do fato a comprovar, considerando-se como data do início da obra o mês de emissão do documento mais antigo:

I - comprovante de recolhimento de contribuições sociais na matrícula CEI da obra;

II - notas fiscais de prestação de serviços;

No tocante ao ISSQN incidente sobre as obras de construção civil, há entendimento jurisprudencial no sentido de que a Municipalidade tem 5 (cinco) anos, contados da conclusão da obra ou reforma, para constituir seu crédito. Veja-se:

“AÇÃO DECLARATÓRIA DE INEXIGIBILIDADE C.C. EXTINÇÃO DE CRÉDITO TRIBUTÁRIO ISS Município de Itapeva Construção de imóvel residencial – Não ocorrência do lançamento de ofício, após 05 anos do término da obra Decadência operada à luz do artigo 173-I do CTN. Sucumbência invertida Sentença reformada Apelo do autor provido.” (Apelação nº 9099209-08.2008.8.26.0000 Relator Desembargador Silva Russo, TJ-SP).”

A averbação da construção depende de requerimento do Estado da Bahia a ser apresentado ao Cartório de Registro de Imóveis de Porto Seguro, instruído com certidão de conclusão de obra, certidão negativa de contribuição previdenciária, ART registrada no CREA competente, e planta dos Imóveis BPS aprovada na Prefeitura de Porto Seguro.

III - recibos de pagamento a trabalhadores;

IV - comprovante de ligação, ou conta de água e luz;

V - notas fiscais de compra de material, nas quais conste o endereço da obra como local de entrega;

VI - ordem de serviço ou autorização para o início da obra, quando contratada com órgão público;

VII - alvará de concessão de licença para construção.

§ 3º A comprovação do término da obra em período decadencial dar-se-á com a apresentação de um ou mais dos seguintes documentos:

I - habite-se, Certidão de Conclusão de Obra (CCO);

II - um dos respectivos comprovantes de pagamento de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), em que conste a área da edificação;

III - certidão de lançamento tributário contendo o histórico do respectivo IPTU;

IV - auto de regularização, auto de conclusão, auto de conservação ou certidão expedida pela prefeitura municipal que se reporte ao cadastro imobiliário da época ou registro equivalente, desde que conste o respectivo número no cadastro, lançados em período abrangido pela decadência, em que conste a área construída, passível de verificação pela RFB;

V - termo de recebimento de obra, no caso de contratação com órgão público, lavrado em período decadencial;

VI - escritura de compra e venda do imóvel, em que conste a sua área, lavrada em período decadencial;

VII - contrato de locação com reconhecimento de firma em cartório em data compreendida no período decadencial, onde conste a descrição do imóvel e a área construída.

§ 4º A comprovação de que trata o § 3º dar-se-á também com a apresentação de, no mínimo, 3 (três) dos seguintes documentos:

I - correspondência bancária para o endereço da edificação, emitida em período decadencial;

II - contas de telefone ou de luz, de unidades situadas no último pavimento, emitidas em período decadencial;

III - declaração de Imposto sobre a Renda comprovadamente entregue em época própria à RFB, relativa ao exercício pertinente a período decadencial, na qual conste a discriminação do imóvel, com endereço e área;

IV - vistoria do corpo de bombeiros, na qual conste a área do imóvel, expedida em período decadencial;

V - planta aerofotogramétrica do período abrangido pela decadência, acompanhada de laudo técnico constando a área do imóvel e a respectiva ART no Crea, ou RRT no CAU.

§ 6º A falta dos documentos relacionados nos §§ 3º e 4º, poderá ser suprida pela apresentação de documento expedido por órgão oficial ou documento particular registrado em cartório, desde que seja contemporâneo à decadência alegada e nele conste a área do imóvel.

2.5 Condições para transferência dos Imóveis BPS no âmbito da Concessão

2.5.1 Patrimônio Aeroportuário

Conforme já exposto neste Relatório, o CBA estabelece regime próprio para os bens que constituem um aeroporto.

Em caso de desativação do aeroporto pela União, o uso dos bens imóveis será restituído ao proprietário, no caso concreto, o Estado da Bahia, com as respectivas acessões.

Assim, uma vez desativado o Aeroporto Existente e regularizados os Imóveis BPS, o Estado da Bahia poderá transferir os Imóveis BPS à Concessionária a título de Aporte.

2.5.2 Transferência dos Imóveis BPS para a Concessionária

A estrutura de Concessão Patrocinada proposta neste Relatório pressupõe a transferência dos Imóveis BPS que compõem o Aeroporto Existente para a Concessionária a título de Aporte. Para tanto, o Estado da Bahia deve cumprir uma série de requisitos e procedimentos estabelecidos na legislação Aplicável, notadamente a Lei de Licitações e a Constituição do Estado da Bahia.

Para viabilizar a transferência dos Imóveis BPS, o Estado da Bahia deverá providenciar:

- a) Avaliação prévia.
- b) Autorização legislativa.
- c) Licitação na modalidade de concorrência, dispensada em certos casos.

A avaliação prévia pode ser conduzida pelo próprio Estado da Bahia ou por terceiros contratados para essa finalidade. É aconselhável a contratação de terceiro, que ficará responsável pela idoneidade de suas conclusões¹⁷. No caso concreto, a avaliação dos Imóveis BPS foi realizada pela Cappe, que determinou seu valor de R\$ 47.581.865,32 (quarenta e sete milhões, quinhentos e oitenta e um mil, oitocentos e sessenta e cinco reais e trinta e dois centavos), sendo o valor de alienação na data-base de agosto/2019.

No que se refere à autorização legislativa, nos termos do artigo 18 da Constituição do Estado da Bahia, a alienação, a qualquer título de bens imóveis do Estado, dependerá de autorização prévia da Assembleia Legislativa.

Além disso, considerando-se que os Imóveis BPS estão afetados para uma finalidade pública, qual seja, a prestação de serviços aeroportuários, a lei autorizativa para sua alienação deverá contemplar também sua desafetação, nos termos do Código Civil Brasileiro¹⁸. A afetação consiste na consagração permanente do bem a uma finalidade específica ao bem. O bem público passa a ser incorporado ao cumprimento de uma função de interesse geral para satisfação de incumbência do Poder Público. A desafetação, portanto, é a retirada da finalidade e, por conseguinte, a possibilidade de retirar o bem do domínio público¹⁹.

¹⁷ Justen Filho, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 17 ed. rev., atual. e ampl. 3ª tir. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, p. 381.

¹⁸ Art. 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

¹⁹ Marques Neto, Floriano de Azevedo. Bens públicos: função social e exploração econômica: o regime jurídico das utilidades públicas. Belo Horizonte: Fórum, 2009, p. 283, 287 e 288.

A licitação específica para alienação dos Imóveis BPS é dispensada, nos termos do inciso I, do artigo 17, da Lei de Licitações, visto que os Imóveis BPS serão transferidos para a Concessionária a título de Aporte no âmbito de procedimento licitatório.

2.6 Autorizações do Aeroporto Existente

A norma mais antiga relativa ao Aeroporto Existente localizada por meio de pesquisa independente data de 2 de abril de 1993 (Diário Oficial da União de 3 de maio de 1993). Nesse sentido, por meio da Portaria nº 152/SOP, o Ministério da Aeronáutica aprovou alterações introduzidas no aeródromo de Porto Seguro, homologados pela Portaria nº 432/SOP, de 29 de outubro de 1987.

Posteriormente, a Portaria nº 015/SOP, de 18 de janeiro de 1994 e a Portaria DAC nº 299E/SIE, de 17 de julho de 1998, atualizaram novamente as características do Aeroporto Existente.

Nos termos da Portaria nº 2.007/SER/SIA, de 26 de agosto de 2014, o Aeroporto Existente é classificado como 2ª categoria para fins de cobrança de Tarifas.

Por fim, no que tange à operação do Aeroporto Existente, a Portaria nº 2.276/SIA, de 5 de julho de 2017, concedeu Certificado Operacional de Aeroporto à SINART.

3 VIABILIDADE JURÍDICA DO PROJETO

3.1 Legislação Aplicável às Concessões

Nos termos do 175 da Constituição Federal, o serviço público, tal como a exploração da infraestrutura aeroportuária, pode ser prestado diretamente pela União ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre contratada por meio de licitação.

A Legislação Aplicável estabelece 3 (três) tipos de concessão: concessão comum, concessão administrativa e concessão patrocinada. Conforme previsto na Lei de Concessões (artigo 2º, incisos II e III), na Lei Federal de PPPs (artigo 10) e no Decreto 7.624 (artigo 10), a contratação de qualquer dos tipos de concessão deve ser precedida de licitação na modalidade de concorrência. A concorrência é, nos termos da Lei de Licitações, modalidade de certame adotada para contratações que impliquem elevados investimentos pela Concessionária.

A Lei Federal de Concessões instituiu o regime da Concessão Comum, modelo no qual a Concessionária é remunerada exclusivamente por meio de tarifas cobradas do usuário dos serviços.

A Concessão Administrativa e a Concessão Patrocinada são disciplinadas pela Lei Federal de PPPs e têm como principal característica a obrigação do Poder Concedente de pagar a Concessionária (Concessão Administrativa) ou complementar sua receita tarifária (Concessão Patrocinada).

Nesse diapasão, a tabela abaixo sintetiza as diferenças mais relevantes entre as 3 (três) formas de concessão previstas na legislação brasileira:

Tabela 3-1: Tipos de Concessão

| | Concessão Comum | Concessão Administrativa | | Concessão Patrocinada | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------|
| Prazo | Não fixado | 5 – 35 anos | | | |
| Investimento mínimo | Não fixado | R\$ 10 milhões | | | |
| Remuneração | Tarifa | <u>Obrigatório</u> Contraprestação | <u>Opcional</u> Aporte | <u>Obrigatório</u> Tarifa e Contraprestação | <u>Opcional</u> Aporte |
| Garantia do Poder Concedente | Não aplicável | O Poder Concedente pode constituir garantia em favor da Concessionária por meio de (i) vinculação de receitas; (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iii) contratação de seguro-garantia; (iv) garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras; (v) garantia prestada por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; e (vi) outros mecanismos admitidos em lei. | | | |
| Performance Bond | A Concessionária deve apresentar garantia de fiel cumprimento em valor equivalente a até 5% do investimento previsto. | | | | |
| Riscos | Concessionária | Alocação dos riscos entre a Concessionária e o Poder Concedente. O risco deve ser alocado para a parte com melhores condições de administrá-lo. | | | |

Fonte: Legislação Aplicável

Introduzidas as diferenças entre os tipos de concessão previstos na Legislação Aplicável, nos itens a seguir detalharemos a Concessão Comum, a Concessão Administrativa e a Concessão Patrocinada.

3.2 Concessão Comum

A Concessão Comum, regida pela Lei Federal de Concessões e demais legislação correlata, consiste no contrato pelo qual um determinado ente da federação delega a uma pessoa jurídica de direito privado ou a um consórcio de empresas, a execução remunerada de serviços públicos, para que o eventual concessionário os explore por sua conta e risco, por prazo e condições contratualmente determinadas (artigo 2º, inciso II).

A Concessão Comum tem como fundamento legal o artigo 175 da Constituição Federal, que atribui ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, a prestação de serviços públicos. O dispositivo constitucional deixa claro que a concessão comum corresponde à delegação da execução de serviço cuja incumbência original é do Poder Público.

Nesse sentido, Celso Antônio Bandeira de Mello define a Concessão Comum como o *“instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceite prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço”*²⁰.

A Lei Federal de Concessões prevê duas modalidades de concessão, a saber: a concessão de serviços públicos e a concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública. Na primeira modalidade de contratação, são delegados apenas os serviços públicos relacionados a uma infraestrutura já existente. Na segunda modalidade, além da delegação dos serviços, atribui-se ao concessionário a obrigação de realização de investimentos, os quais devem ser amortizados mediante a exploração do serviço ou da obra por um prazo determinado.

Evidente, assim, a possibilidade de contratação de empresas privadas para a prestação de serviços públicos, ainda que haja a necessidade de execução de obra precedente para viabilizar referida prestação. A obra em tela deve ser integralmente realizada pela(s) empresa(s) contratada(s), sendo-lhe(s) assegurada a exploração dos serviços inerentes, de tal forma que o privado possa arcar com os custos operacionais e, conseqüentemente, obter a amortização dos investimentos e a geração de resultado econômico com a exploração da concessão.

Um dos conceitos centrais da Concessão Comum está justamente na expressão “serviços públicos”. Referido conceito não se encontra definido na lei, mas, sim, no bojo da interpretação da própria legislação.

Para tanto, vale citar a definição do jurista Celso Antônio Bandeira de Mello sobre o assunto²¹: *“Serviço público é toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, que o Estado*

²⁰ Bandeira de Mello, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. 26ª Edição, revista e atualizada até a Emenda Constitucional 57, de 18.12.2008. Editora Malheiros, p. 696.

²¹ Op. Cit., p. 634.

assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça às vezes, sob um regime de Direito Público.”

Da definição acima, adotada também por outros doutrinadores, depreende-se que a noção de “serviço público” é composta por dois principais elementos: (i) prestação de utilidade ou comodidade fruível singularmente pelos administrados; e (ii) prestação em regime de Direito Público.

Em outras palavras, para que um serviço seja considerado “público”, é necessário que este (i) represente uma utilidade ou comodidade para o cidadão, (ii) seja definido por meio de lei, e (iii) seja passível de individualização (situação que permite a cobrança de tarifas). Mais além do que isso, o serviço público caracteriza um serviço de execução obrigatória pelo Estado (ou por ente que por ele faça as vezes) e essencial para a comunidade.

No que tange à remuneração, o artigo 9º da Lei Federal de Concessões estabelece que a tarifa será fixada de acordo com o preço da proposta vencedora da licitação, preservada pelas regras de revisão aplicáveis. Para além das tarifas, a Concessionária poderá ser auferir ainda, se previsto no edital da licitação, receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas (artigo 11 da Lei Federal de Concessões).

Não obstante o atendimento dos requisitos necessários para opção pela Concessão Comum, especialmente o enquadramento como serviço público, a remuneração da Concessionária exclusivamente por meio de tarifas, ainda que previstas as receitas alternativas, inviabilizaria a implementação do Projeto. Portanto, o modelo de Concessão Comum não é adequado para contratação das obras e operação do Novo Sítio Aeroportuário.

3.3 PPP: Disposições Gerais

Além da necessidade de Contraprestação, bem assim da observância do prazo e dos valores mínimos de contratação, as PPPs afastam-se da Concessão Comum na medida em que o parceiro privado não presta o serviço ou executa a obra pública por sua conta e risco, havendo uma repartição objetiva dos riscos com a Administração Pública.

As PPPs devem ser contratadas por prazo compatível com a amortização dos investimentos previstos, sendo que o seu termo mínimo de vigência será de 5 (cinco) anos e o prazo máximo da contratação não poderá ser superior a 35 (trinta e cinco) anos, em atenção à Lei Federal de PPPs.

O valor mínimo do contrato, nos termos da Lei das PPPs, foi reduzido em 2017 para R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de Reais), vedando-se a contratação de PPP que tenha por objeto único o fornecimento de mão de obra, o fornecimento e a instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

Para além do anterior, a Concessionária de uma PPP poderá também auferir receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, desde que previstas no respectivo edital (artigo 5º, § 1º, da Lei Estadual de PPPs).

O Estado da Bahia promulgou a Lei Estadual de PPPs instituindo seu Programa de Parcerias Público-Privadas, senso os seguintes os requisitos e condições para a inclusão de um projeto no programa:

- a) Efetivo interesse público, considerando a natureza, a relevância e o valor de seu objeto, bem como o caráter prioritário da respectiva execução, observadas as diretrizes governamentais.

- b) Vantagem econômica e operacional da proposta para o Estado e a melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, relativamente a outras possibilidades de execução direta ou indireta.
- c) Estudo técnico de sua viabilidade, mediante demonstração das metas e resultados a serem atingidos, prazos de execução e de amortização do capital investido, bem como a indicação dos critérios de avaliação ou desempenho a serem utilizados.
- d) Viabilidade dos indicadores de resultado a serem adotados, em função da sua capacidade de aferir, de modo permanente e objetivo, o desempenho do ente privado em termos qualitativos e quantitativos, bem como de parâmetros que vinculem o montante da remuneração aos resultados atingidos.
- e) Viabilidade de obtenção pelo ente privado, na exploração do serviço, ainda que sob regime de locação ou arrendamento, de ganhos econômicos suficientes para cobrir seus custos.
- f) Forma e os prazos de amortização do capital investido pelo contratado.
- g) Elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro.
- h) Demonstração da origem dos recursos para seu custeio.
- i) Comprovação da compatibilidade com a lei orçamentária anual, a lei de diretrizes orçamentárias e o plano plurianual.
- j) Alcançar valor mínimo equivalente ao estabelecido na Lei Federal de PPPs.

Tal diploma legal estabelece que podem ser objeto de parcerias público-privadas:

- a) Delegação, total ou parcial, da prestação ou exploração de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública;
- b) Prestação de serviços à administração pública ou à comunidade, precedida ou não de obra pública, excetuadas as atividades exclusivas de Estado;
- c) Execução, ampliação e a reforma de obra para a Administração Pública, bem como de bens e equipamentos ou empreendimento público, terminais estaduais e vias públicas, incluídas as recebidas da União, conjugada à manutenção, exploração, ainda que sob regime de locação ou arrendamento, e à gestão destes, ainda que parcial, incluída a administração de recursos humanos, materiais e financeiros voltados para o uso público em geral;
- d) Exploração de direitos de natureza imaterial de titularidade do Estado, tais como marcas, patentes, bancos de dados, métodos e técnicas de gerenciamento e gestão; e
- e) Exploração de serviços complementares ou acessórios, de modo a dar maior sustentabilidade financeira ao projeto, redução do impacto tarifário ou menor contraprestação governamental.

O Contrato de Concessão, conforme previsto na Lei Estadual de PPPs, deve conter certas cláusulas essenciais, sendo as aplicáveis ao Projeto, na condição de Concessão Patrocinada, as seguintes²²:

²² A Lei Estadual de PPPs exige a retenção de parcelas em caução, compatibilizada com os gastos necessários à manutenção ou à realização de investimentos, objetivando garantir a integralidade do empreendimento, as quais serão liberadas à Concessionária após o término do Contrato de Concessão. Considerando o modelo sugerido de Concessão Patrocinada com remuneração majoritariamente por tarifas, a cláusula não precisaria ser refletida no contrato nos moldes da Concessão do Metrô de Salvador.

- a) Indicação de metas e dos resultados a serem atingidos e do cronograma de execução, definidos os prazos estimados para seu alcance;
- b) Critérios objetivos de avaliação de desempenho a serem utilizados, mediante adoção de indicadores aptos à aferição do resultado;
- c) Prazo de vigência compatível com a amortização dos investimentos realizados, limitado a 35 (trinta e cinco) anos;
- d) Formas de remuneração e de utilização dos valores contratuais;
- e) Penalidades aplicáveis à Administração Pública e à Concessionária, fixadas equitativamente, quando se revestirem de caráter financeiro, nos casos de inadimplemento das obrigações contratuais e sua forma de aplicação;
- f) Compartilhamento com a Administração Pública, em partes iguais, dos ganhos econômicos decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos da parceria e dos ganhos de produtividade apurados na execução do Contrato de Concessão;
- g) Hipóteses de extinção antecipada do Contrato de Concessão e os critérios para o cálculo, prazo e demais condições de pagamento das indenizações devidas;
- h) Identificação dos gestores do parceiro privado e do parceiro público responsáveis, respectivamente, pela execução do Contrato de Concessão e pela fiscalização;
- i) Periodicidade e mecanismos de revisão para manutenção do equilíbrio econômico-financeiros e preservação da atualidade da prestação dos serviços; e
- j) Fatos que caracterizam a inadimplência pecuniária do parceiro público, os modos e o prazo de regularização.

A Lei Estadual de PPPs, com base na legislação federal, fixou que o comprometimento anual com as despesas decorrentes dos contratos de parceria público-privadas que vierem a ser custeadas com recursos do Tesouro Estadual, no todo ou em parte, não poderá exceder o limite de 5% (cinco por cento) da receita corrente líquida apurada. Nesse sentido, a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 define a receita corrente líquida como o somatório das receitas tributárias, de contribuições, patrimoniais, industriais, agropecuárias, de serviços, transferências correntes e outras receitas também correntes, deduzidos, nos Estados, as parcelas entregues aos Municípios por determinação constitucional (artigo 2º, inciso IV, alínea “b”).

A Lei Estadual de PPPs exclui do supracitado limite os contratos de PPP não custeados com recursos do Tesouro Estadual, os quais estarão submetidos às condições específicas estabelecidas pelas partes no Contrato de Concessão. O Estado da Bahia estima o percentual de comprometimento de 1,78% da RCL no ano de 2020, conforme Relatório Resumido da Execução Orçamentária - Demonstrativo das Parcerias Público-Privadas (janeiro a dezembro de 2018 – bimestre novembro e dezembro 2018)²³.

Uma vez descritas as regras, nos itens a seguir serão definidas as especificidades da Concessão Administrativa e da Concessão Patrocinada.

²³ Disponível em https://www.sefaz.ba.gov.br/administracao/ppp/despesas_ppps.htm.

3.3.1 Concessão Administrativa

Conforme definido pela Lei Federal de PPPs, Concessão Administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

Em linhas gerais, a Concessão Administrativa distingue-se da Concessão Comum e da Concessão Patrocinada na medida em que não tem como finalidade a prestação de um serviço público, mas sim de um serviço de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, o qual não será passível de cobrança de tarifa (serviço de interesse público). Desta forma, a remuneração do privado será composta integralmente por uma contraprestação paga pelo parceiro público, sendo permitido eventual complemento por meio de receitas acessórias.

A remuneração da Concessionária exclusivamente por meio de recursos públicos inviabilizaria a implementação do Projeto. Ademais, considerando se tratar de serviços públicos com possibilidade de recebimento de tarifas, outorgar ao Poder Concedente a responsabilidade pela arrecadação de tarifas tornaria o modelo ineficiente. Portanto, o modelo de Concessão Administrativa não é adequado para contratação das obras e operação do Novo Sítio Aeroportuário.

3.3.2 Concessão Patrocinada

A Concessão Patrocinada²⁴ consiste em contratação que, conforme a própria denominação sugere, depende de subsídio financeiro, por parte da Administração Pública, em relação à parte do serviço a ser prestado e/ou da obra pública a ser executada, cabendo ao particular arcar com o restante dos custos, mediante a cobrança de tarifa dos usuários dos serviços/obras. É o que ocorre, por exemplo, em um contrato de concessão rodoviária, em que o pedágio não é suficiente para cobrir os custos e a amortização dos investimentos despendidos pelo concessionário.

Para a caracterização de uma Concessão Patrocinada, é imprescindível que os investimentos para a execução das obras ou serviços públicos não sejam financiáveis exclusivamente por meio da cobrança de tarifas dos usuários, haja vista a necessidade de envolvimento de contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. Nesse sentido, a complementação da receita tarifária da Concessionária pode se dar com recebimento de Contraprestação e, se previsto nos documentos da licitação, de Aporte.

Como se verifica no Relatório 4 de Avaliação Econômico-Financeira, o alto investimento para implantação do Novo Sítio Aeroportuário não poderia ser remunerado apenas com a cobrança de Tarifas e exploração de receitas alternativas. Para viabilidade do Projeto é necessário que a receita tarifária da Concessionária seja complementada com Contraprestação e Aporte.

Por conseguinte, a Concessão Patrocinada é a alternativa recomendada para o Projeto. Nesse cenário, importa destacar que o Decreto 7.624 é expresso sobre a possibilidade de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária sob o regime de parceria público-privada (artigo 6º, parágrafo único).

²⁴ Artigo 2º, § 1º, da Lei Federal de PPPs: Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

3.4 Remuneração da Concessionária

Ante o exposto, a estrutura de remuneração proposta para a Concessionária no âmbito do Contrato de Concessão englobará recebimento de (1) Tarifas; e (2) Contraprestação. Ademais, conforme descrito acima, a Concessionária receberá ainda o Aporte.

3.4.1 Tarifa

Como descrito no Capítulo 1 deste Relatório, a exploração da infraestrutura aeroportuária é remunerada por meio das Tarifas, cujo teto é fixado pela ANAC. O Estado da Bahia poderá estabelecer os tetos das Tarifas que serão cobradas pela Concessionária, porém em observância à regulamentação daquela Agência, sendo vedada a criação de novas tarifas.

Nesse sentido, nos termos do Decreto 7.624, na exploração de aeroporto concedido, as Tarifas deverão ser aplicadas conforme regime tarifário estabelecido pela ANAC, sendo certo que o Contrato de Concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários e considerar aspectos de qualidade na prestação do serviço.

3.4.2 Contraprestação

A viabilidade do Projeto depende de complementação das Tarifas com a Contraprestação. Por esse motivo, a estrutura proposta neste Relatório é a Concessão Patrocinada.

De acordo com a Legislação Aplicável, as Contraprestações devem ser pagas de forma proporcional à execução do Contrato de Concessão, após entrega dos serviços (artigo 7º, da Lei Federal de PPPs).

A Contraprestação poderá ser feita por meio de:

- a) ordem bancária;
- b) cessão de créditos não tributários;
- c) outorga de direitos em face da Administração Pública;
- d) outorga de direitos sobre bens públicos dominicais; e
- e) outros meios admitidos em lei. O contrato poderá, ainda, prever pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato.

Nos termos da Lei Estadual de PPPs, a Concessionária pode ser remunerada, entre outras possibilidades, pelas tarifas pagas pelos usuários, cessão de créditos não-tributários, cessão do direito de exploração comercial de bens públicos e outros bens de natureza imaterial, bem como com a transferência de bens e ativos públicos (artigo 11).

A eleição de qualquer das modalidades previstas acima é discricionariedade do Poder Concedente, bem como da disponibilidade de recursos ou bens públicos.

Destaque-se que, nos termos da Lei Federal de PPPs, a Contraprestação está limitada a 70% (setenta por cento) do total da remuneração auferida pela Concessionária, a não ser que haja autorização legislativa específica. É defensável que tal limite não inclui o Aporte. É dizer, a autorização legislativa apenas será exigível quando a Contraprestação isoladamente considerada ultrapassar o

limite de 70% (setenta por cento) do total da remuneração. Segundo doutrina especializada²⁵, o Aporte não se enquadraria no conceito de remuneração. Vejamos:

“(...) Contraprestação é conceito inserido em contexto de sinalagma contratual, em que o deslocamento patrimonial de uma das partes é causa de deslocamento patrimonial da outra. Nessa linha, pressupõe a remuneração de uma prestação que, em PPP, é essencialmente um serviço (...). Aporte de recursos, por sua vez, não exige prestação do parceiro privado. Trata-se de montante aplicável no ativo da PPP, que será revertido ao poder concedente. Não remunera um serviço. É, portanto, transferido sem contrapartida imediata. (...).

O aporte, vale repisar, não é remuneração do parceiro privado. Não corresponde a uma compensação por um esforço da sociedade de propósito específico do projeto (SPE). Por isso, não está vinculado ao desempenho dela. (...).”

3.4.3 Aporte

Para além da Contraprestação, o Contrato de Concessão poderá prever o Aporte, que consiste no aporte de recursos pelo Poder Concedente em favor da Concessionária para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis.

O Aporte pode ser feito pelo Poder Concedente a fim de subsidiar a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, desde que autorizado no edital de licitação.

A estrutura proposta neste Relatório pressupõe o Aporte mediante transferência dos Imóveis BPS para a Concessionária após a desativação do Aeroporto Existente, o que ocorrerá, necessariamente, após a conclusão das obras do Novo Sítio Aeroportuário. Os estudos realizados no âmbito do Termo de Autorização demonstraram a necessidade de transferência dos Imóveis BPS como Aporte, não havendo outro meio de realização do Aporte que viabilize o Projeto.

Não há precedentes na jurisprudência do TCU e TCE da Bahia contrários à realização do Aporte após conclusão das obras e mediante transferência de imóveis para a Concessionária. Ademais, nos termos do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, 8ª Edição (p. 282), o Aporte pode ocorrer na fase de investimentos ou após a disponibilização dos serviços. Veja-se:

“Além disso, a Lei nº 12.766/2012 criou a figura do aporte de recursos, que poderá ocorrer na fase de investimentos do projeto e/ou após a disponibilização dos serviços. Nestes casos, o aporte justifica a incorporação do ativo no patrimônio do concedente e serve de base para a sua mensuração. Contudo, nem sempre o valor dos aportes será exatamente o valor dos ativos, neste caso haverá alguma parcela das contraprestações se referindo a incorporação do ativo.” (grifo nosso)

Tal assertiva decorre da interpretação do §2º, do artigo 7º, da Lei Federal de PPPs que dispõe que o Aporte, quando realizado durante a fase dos investimentos a cargo do parceiro privado, deverá guardar proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas. É o entendimento da doutrina²⁶:

“A proporcionalidade serve apenas para monitoramento da SPE pelo parceiro público, de modo a assegurar que os valores estão sendo aplicados no bem reversível. Esse é o motivo de a

²⁵ ZANCHIN, Kleber Luiz. Aporte de recursos nas Parcerias Público-Privadas contabilização e aspectos fiscais. In: Parcerias Público-Privadas: teoria geral e aplicação nos setores de infraestrutura / Coordenadores Augusto Neves Dal Pozzo...[et al.]. – Belo Horizonte: Fórum, 2014, p. 94.

²⁶ Op. Cit. p. 94.

proporção ser observada apenas na fase de investimento. Depois dela, como o ativo já estará constituído, o poder concedente pode, se desejar, aportar todo o valor de uma só vez, como forma de reembolsar o dispêndio do parceiro privado.” (grifo nosso)

Contudo, tendo em vista a natureza inovadora dessa estrutura, não se pode afastar o risco de eventuais questionamentos por parte do TCU.

Recomenda-se a inclusão do Aporte no edital da licitação e no Contrato de Concessão com a finalidade exclusiva de que a Concessionária cumpra os contratos de empréstimos celebrados para construção do Novo Sítio Aeroportuário. Ou seja, com o Aporte os investimentos realizados pela Concessionária para execução de obras e aquisição de bens reversíveis serão ressarcidos.

Uma vez que a Concessionária será uma SPE, cuja criação tem a finalidade de isolar o objeto do Contrato de Concessão de eventuais riscos relativos a outras atividades desenvolvidas pela proponente vencedora, a Concessionária deverá transferir a propriedade dos Imóveis BPS para terceiro, inclusive, de modo a conferir liquidez para o ativo e viabilizar o pagamento dos empréstimos contratados pela Concessionária.

3.4.4 Reequilíbrio Econômico-financeiro

A Concessionária tem direito constitucionalmente garantido de manutenção das condições de sua proposta. Vejamos:

Artigo 37 – (...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Regulamentando tal ditame constitucional, a Lei de Licitações, em seu artigo 65, inciso II, alínea “d”, determina que os contratos administrativos poderão ser alterados, com as devidas justificativas, por acordo das partes, “para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, *caso fortuito ou fato do príncipe*, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual”.

A Lei de Concessões, por sua vez, aponta em seu artigo 10º que “sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro”.

Nesse sentido, ensina a doutrina do professor Celso Antônio Bandeira de Mello: “*equilíbrio econômico-financeiro (ou equação econômico-financeira) é a relação de igualdade formada, de um lado, pelas obrigações assumidas pelo contratante no momento do ajuste e, de outro lado, pela compensação econômica que lhe corresponderá*”²⁷.

Não há disposição legal com fixação de parâmetros expressos para fins de averiguação e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de um contrato. A avaliação do equilíbrio da avença

²⁷ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio, “Curso de Direito Administrativo”, 8ª ed., pág. 393.

e a escolha do parâmetro sobre o qual ela será realizada será definida nos documentos que integram o respectivo processo licitatório.

Nesse sentido, a Administração Pública possui certa margem de discricionariedade para estabelecer o parâmetro específico que servirá como referência para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do respectivo contrato administrativo.

De acordo com Egon Bockmann Moreira, tais parâmetros “são projeções que se valem de técnicas financeiras e pretendem revelar ao investidor o valor do seu dinheiro – e respectiva remuneração – para o tempo futuro. Tais índices e valores instalam expectativas que necessitam de segurança jurídica reforçada e estabilidade firme da base objetiva do negócio (...)”²⁸.

Dentre os parâmetros mais adequados para garantia do equilíbrio econômico-financeiro, destaque-se o Fluxo de Caixa Marginal, parâmetro dinâmico e que capta a perspectiva temporal dos fluxos de entradas e saídas e, portanto, reflete a melhor a realidade econômica do contrato e suas variações. Destaque-se que tal é o parâmetro adotado pela ANAC no âmbito das concessões aeroportuárias federais.

Nesse cenário, conforme consta do Contrato de Concessão, recomendamos eleição do fluxo de caixa marginal como critério de cálculo para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Ademais, conforme previsto no artigo 18 do Decreto 7.624 define que caberá ao Poder Concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

- a) Revisão do valor das tarifas;
- b) Alteração do prazo da concessão, observado o disposto no art. 6º²⁹;
- c) Alteração das obrigações contratuais da concessionária;
- d) Revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e
- e) Revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

Sem prejuízo da inclusão dos eventos que, uma vez concretizados, implicarão revisão extraordinária do Contrato de Concessão, destacamos que nos termos da Lei de Licitações, a criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais após a apresentação da proposta, com comprovada repercussão nos preços contratados, implicará revisão destes (artigo 65, § 5º). Nesse sentido, a doutrina especializada³⁰ ensina:

²⁸ MOREIRA, Egon Bockmann. Op. Cit. P. 84.

²⁹ Art. 6º O prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado.

Parágrafo único. Na concessão sob o regime de parceria público-privada, o prazo de vigência a que se refere o caput não poderá ser superior a trinta e cinco anos, incluindo eventual prorrogação, para os fins previstos no caput.

³⁰ Justen Filho, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 17ª edição revista, atualizada e ampliada. 3ª tiragem. Editora Revista dos Tribunais, p. 1194.

*“A forma prática de avaliar se a modificação da carga tributária propicia desequilíbrio da equação econômico-financeira reside em investigar a etapa do processo econômico sobre o qual recai a incidência. Ou seja, a materialidade da hipótese de incidência consiste em certo fato signo-presuntivo de riqueza. Cabe examinar a situação desse fato signo-presuntivo no processo econômico. **Haverá quebra da equação quando o tributo (instituído ou majorado) recair sobre atividade desenvolvida pelo particular ou por terceiro, necessária à execução do objeto da contratação. Mais precisamente, cabe investigar se a incidência tributária configura-se como um “custo” para o particular executar sua prestação. A resposta positiva a esse exame impõe o reconhecimento da quebra do equilíbrio econômico-financeiro. Diversa é a situação quando a incidência recai sobre a riqueza já apropriada pelo particular, incidindo economicamente sobre os resultados extraídos da exploração.***

Assim, a elevação do ICMS produz desequilíbrio sobre contratos que imponham ao particular, como requisito de execução de sua prestação, a necessidade de participar de operações relativas à circulação de mercadorias. (...)” (grifos nossos).

O TCU entende que basta a repercussão nos preços contratados para configurar hipótese de reequilíbrio. Veja-se:

*“Com as devidas vênias, tenho ressalvas à aplicação irrestrita desse entendimento. É que tanto na alínea “d”, do inciso II, do art. 65, quanto no § 5º do mesmo artigo, todos da Lei 8.666/93, **não trazem qualquer referência à materialidade (onerosidade excessiva e insuportabilidade do novo ônus) como condição de reequilíbrio. Prevê-se, somente, a álea extraordinária e extracontratual, como ainda a comprovada repercussão nos preços contratados. Parecem-me extralegais tais condicionantes para a manutenção do equilíbrio do contratado, sagradamente protegido pela Constituição da República (...)**”* (Acórdão 2.933/2011, Plenário, rel. Min. Valmir Campelo). (grifos nossos)

Tal digressão é importante em vista do disposto no item 3.5 deste Relatório.

3.4.5 Operação do Aeroporto Existente

Conforme detalhado no Plano de Transferência Operacional (PTO), anexo do Contrato de Concessão, a Concessionária ficará responsável pela operação do Aeroporto Existente assim que assinado o Contrato de Concessão. O Estado da Bahia deverá adotar as medidas necessárias para extinção do Contrato SINART, assumindo todos e quaisquer ônus decorrentes da extinção.

Nesse sentido, a Concessionária assumirá a posição da SINART no Aeroporto Existente, ficando encarregada de manter as operações do Aeroporto Existente. O valor atualmente pago pela SINART à título de concessão de uso de bem público não será devido pela Concessionária, visto que realizará investimentos vultosos para implantação do Novo Sítio Aeroportuário.

Ademais, a Concessionária ainda executará certas obras de reforma para melhoria das instalações do Aeroporto Existente e de modo a viabilizar sua reclassificação do Aeroporto Existente para a 1ª Categoria para fins de cobrança das Tarifas.

No que tange ao recebimento das Tarifas durante a operação do Aeroporto Existente, de modo a mitigar eventuais riscos decorrentes do atraso na implantação do Novo Sítio Aeroportuário, como alternativa à imposição de penalidades que devem ser precedidas, obrigatoriamente, de processo administrativo, sugerimos um sistema de arrecadação especial, com abertura de 2 (duas) contas bancárias de titularidade da Concessionária para arrecadação das Tarifas, conforme detalhadas abaixo:

- a) Conta vinculada: essa conta teria a finalidade de centralizar todas as receitas provenientes do sistema de arrecadação das Tarifas pela Concessionária durante a operação do Aeroporto Existente; e
- b) Conta de livre-movimentação da Concessionária: conta bancária para a qual a totalidade da receita tarifária depositada na Conta Vinculada deverá ser transferida após expirado o prazo fixado no contrato de administração de contas sem apresentação de oposição pelo Poder Concedente.

Para efetivação do sistema de arrecadação proposto, deverá ser contratada uma instituição financeira para atuar como agente de pagamento e administrador dessas contas nos moldes do contrato celebrado pelo Estado da Bahia com o Banco do Brasil (Contrato SF/OS/PPP/01/10).

3.5 Aspectos fiscais

3.5.1 Aporte na Concessão Patrocinada

Apenas a fim de mencionar a existência de regime tributário específico, ressalte-se que nos termos da Lei Federal de PPPs, o valor do Aporte será excluído da determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da CSLL, da base de cálculo do PIS/Pasep e da COFINS.

Nesse sentido, o valor do Aporte será tributado *pro rata* durante o prazo do Contrato de Concessão, i.e., diferimento (postergação) da exigência dos 4 (quatro) tributos federais incidentes sobre o Aporte.

3.5.2 Alíquotas de ISS e ICMS

Para cálculo do CAPEX do Projeto, assumimos que o Estado da Bahia, como Poder Concedente, envidará seus melhores esforços para reduzir a carga tributária do Projeto e aumentar sua viabilidade. Na data da licitação do Projeto tal redução já terá sido concedida pelas autoridades governamentais competentes ou com elas acordada.

Nesse contexto, consideramos que o Estado da Bahia aprovará, nos termos da Lei Complementar nº 27/1975, uma lei estadual concedendo isenção total do ICMS sobre o fornecimento de bens e equipamentos que não serão incorporados às obras. Assumimos também que tais bens e equipamentos seriam, de outra forma, sujeitos à alíquota de 18% (dezoito por cento) nos termos do Despacho nº 39/2016 emitido pelo CONFAZ.

Ademais, antecipamos que o Estado da Bahia terá êxito na obtenção, junto ao Município de Santa Cruz Cabralia, de redução da alíquota de ISS de 5% (cinco por cento) para (i) 2% (dois por cento) sobre as Tarifas; e (ii) zero para os serviços relativos ao CAPEX, ou seja, para todos os serviços prestados pela Concessionária no Município para a construção do Novo Sítio Aeroportuário, incluindo materiais e equipamentos incorporados às obras. Tal alíquota zero no CAPEX pode ser concedida nos termos do artigo 8-A, §1º, da Lei Complementar nº 116/2003.

3.5.3 Instalação de Hub: Isenção ICMS

Destaque-se, ainda, a isenção de ICMS aplicável a aeroportos e que pode representar vantagens para instalação de HUBs pela Concessionária.

Nos termos do Convênio ICMS nº 188, de 4 de dezembro de 2017, do CONFAZ, alguns Estados, inclusive o Estado da Bahia, foram autorizados a conceder isenção do ICMS as seguintes operações e prestações destinadas à construção, instalação e operação de HUB, em aeroporto internacional localizado nessas unidades federadas:

- a) Internas e de importação de bens, máquinas, equipamentos, partes, peças, componentes aeronáuticos, ferramentas, estruturas metálicas e instalações destinadas a integrar ativo imobilizado, ressalvados os produtos sujeitos ao regime de substituição tributária;
- b) Internas de aquisição de querosene de aviação (QAV/JET A- 1);
- c) De importação de aeronaves, suas partes e peças;
- d) De serviço de transporte aéreo intermunicipal e interestadual de cargas; e
- e) Aquisição e fornecimento, pela companhia aérea, de alimentação e provisões de bordo.

Tal isenção, destinadas às companhias aéreas, estende-se à Concessionária que explora a prestação de serviços aeroportuários nos respectivos aeroportos internacionais, bem como às suas prestadoras de serviços, devidamente credenciadas pelas respectivas secretarias da fazenda ou de receita, exclusivamente na construção e instalação do HUB. Para usufruir da isenção, a Concessionária deverá comprovar existência de contrato firmado com companhia aérea para instalação do HUB.

3.6 Garantia do Poder Concedente

As obrigações pecuniárias do Poder Concedente (Contraprestação) poderão ser garantidas pelo Poder Concedente mediante (artigo 8º, da Lei Federal de PPPs):

- a) vinculação de receitas;
- b) instituição ou utilização de fundos especiais;
- c) contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;
- d) garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;
- e) garantias prestadas por fundo garantidos ou empresa estatal criada para essa finalidade; ou
- f) outros mecanismos admitidos em lei.

A Lei Federal de PPPs também dispõe sobre a concessão de contragarantias a serem prestadas pelo Poder Público aos potenciais financiadores (artigo 5º). As contragarantias podem ser prestadas nas seguintes modalidades: (i) autorização pelo Poder Público da transferência do controle ou a administração temporária da SPE aos seus financiadores e garantidores com quem não mantenha vínculo societário direto, com vistas à promoção de sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços; (ii) emissão de empenho em nome dos financiadores do projeto em relação às obrigações pecuniárias da Administração Pública; ou (iii) indenizações aos financiadores por extinção antecipada do contrato, bem como pagamentos efetuados pelos fundos e empresas estatais garantidores de parcerias público-privadas.

No âmbito estadual, a Lei 11.477 autorizou o agente financeiro responsável pelo repasse do FPE a efetuar a transferência do valor correspondente a 18% (dezoito por cento) dos recursos oriundos do FPE destinados ao Estado da Bahia para a DESENBAHIA.

Nesse sentido, a Lei 11.477 determina que a DESENBAHIA deve manter tais recursos em contas correntes específicas abertas no Banco do Brasil, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das obrigações do Estado da Bahia em contratos de PPPs. O Estado da Bahia e a DESENBAHIA mantêm contrato com o Banco do Brasil S.A. para administração dos recursos (Contrato SF/OS/PPP/01/10).

Ante o exposto, recomendamos, que a Contraprestação seja efetuada com os recursos do FPE, conforme autorizado pela Lei 11.477, sem a necessidade de constituição de garantia pelo Estado da Bahia.

3.7 Processo Licitatório

3.7.1 Critério de Seleção

O artigo 12 da Lei Federal de PPPs dispõe sobre os critérios de julgamento que podem ser adotados, inclusive, replicando critérios fixados para seleção de contratado de Concessão Comum (incisos I e V, do artigo 15, da Lei Federal de Concessões), sendo:

- a) Menor valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública;
- b) Melhor proposta em razão da combinação do critério da alínea a com o de melhor técnica, de acordo com os pesos estabelecidos no edital;
- c) Menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; ou
- d) Melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica.

Considerando a modelagem proposta para implementação do Projeto e que Decreto 7.624 estabelece que o critério de seleção de uma PPP deveria ser a menor contraprestação a ser paga pelo Poder Concedente (artigo 11, § 2º), recomendamos que o critério de julgamento no âmbito do certame licitatório seja o menor valor da Contraprestação, a ser ofertado por meio de desconto concedido sobre o valor máximo indicado no edital.

Nesse sentido, o desconto a ser oferecido pelos proponentes não poderá ser limitado, visto que a Lei de Licitações veda a fixação de preços mínimos (artigo 40, inciso X). Contudo, na avaliação das propostas deverão ser desclassificadas aquelas com preços manifestamente inexequíveis (artigo 48, inciso II, da Lei de Licitações).

3.7.2 Requisitos de Habilitação

Os documentos para habilitação das proponentes são limitados àqueles previstos na Lei de Licitações para evidenciar (i) habilitação jurídica (artigo 28), (ii) regularidade fiscal (artigo 29); (iii) qualificação técnica (artigo 30); e (iv) qualificação econômico financeira (artigo 31).

No que se refere à qualificação técnica, deverão ser requisitados atestados relativos a experiências prévias em projetos semelhantes, considerando a elevada complexidade técnica, o investimento previsto e demanda projetada para o Novo Sítio Aeroportuário.

Sugerimos que a qualificação técnica seja comprovada por meio de atestados emitidos por entidades públicas e privadas em nome da Concessionária ou de terceiros com quem a Concessionária tenha acordo vinculante, sendo certo que a Concessionária deverá manter durante toda a vigência do Contrato de Concessão todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação (artigo 55, inciso XIII, da Lei de Licitações).

Os requisitos mínimos a serem observados para avaliação das propostas, especialmente no que tange à qualificação técnica, devem ser bem delimitados de modo garantir a escolha da proposta mais adequadas para o Poder Concedente. A minuta do edital aqui inclusa reflete tal preocupação.

3.7.3 Garantia de Proposta e Garantia de Fiel Cumprimento

Os documentos de licitação devem dispor, ainda, sobre a garantia de proposta (*bid bond*). Destaque-se que, apesar da inexistência de previsão legal, é prática comum em licitações de Concessão Comum e PPPs (com inversão de fases) a análise da garantia de proposta antes da abertura das propostas comerciais.

De acordo com a Lei de Licitações (artigo 31, inciso III), cuja disciplina é refletida na Lei Federal de PPPs (artigo 11, inciso I), a garantia de proposta será limitada a 1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação e pode ser prestada, a critério do licitante em alguma das seguintes modalidades:

- a) Caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública;
- b) Seguro-garantia; ou
- c) Fiança bancária.

Recomenda-se que a Concessionária apresente também a garantia de execução do Contrato de Concessão (*performance bond*), nos termos do artigo 56 da Lei de Licitações e artigo 5º inciso VIII da Lei Federal de PPPs, de modo a assegurar o fiel cumprimento do contrato. Tal garantia não poderá exceder a 5% (cinco por cento) do valor do Contrato de Concessão. Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia poderá ser elevado para até 10% (dez por cento) do valor do respectivo contrato (artigo 56, §3º, da Lei de Licitações).

3.7.4 Arbitragem

O Contrato de Concessão poderá prever mecanismo amigável de solução das divergências contratuais, inclusive, por meio de arbitragem, nos termos da legislação em vigor. No caso de arbitragem, os árbitros deverão ser escolhidos dentre os vinculados a instituições especializadas na matéria e de reconhecida idoneidade. A Arbitragem terá lugar na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, em cujo foro serão ajuizadas, se for o caso, as ações necessárias para assegurar a sua realização e execução da sentença arbitral (artigo 9º, da Lei Estadual de PPPs).

3.7.5 Processamento da Licitação

Conforme previsto no artigo 10, da Lei Estadual de PPPs, as minutas do edital e do contrato devem ser submetidas à consulta pública. Assim, há necessidade de publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de 30 (trinta) dias para recebimento de sugestões (artigo 10, inciso VI, da Lei Federal de PPPs).

Conforme previsto pelo Decreto 7.624, ademais da consulta, a publicação o edital de licitação e do contrato de concessão será precedida de audiência pública. Nos termos da Lei Estadual nº 9.433/2005 (lei de licitações e contratos administrativos do Estado da Bahia), a audiência pública deve

ser realizada, pelo menos, 15 (quinze) dias úteis antes da data prevista para a publicação do edital e divulgada com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis da sua realização (artigo 76).

Tendo em vista a permissão prevista na Lei Federal de PPPs (artigo 13), recomendamos o processamento e julgamento da licitação com inversão das fases, julgando-se a proposta comercial e, subsequentemente, analisando-se os documentos de habilitação apresentados pela proponente que ocupar a 1ª (primeira) colocação.

3.8 Área do Novo Sítio Aeroportuário

3.8.1 Situação Patrimonial

Sugerimos a implantação do Projeto na área composta pela Fazenda Boa Vista, Fazenda Paraíso, Fazenda Paraíso 2, Imóvel Vista Alegre, Imóvel Livro “C” e Imóveis Acesso, mediante desapropriação. A Área do Novo Sítio Aeroportuário é de propriedade de pessoas físicas, conforme detalhado abaixo:

Tabela 3-2: Situação Patrimonial do Aeroporto Existente

| Matrícula | Imóvel | Proprietário | Área |
|-----------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------|
| 995 | Fazenda Boa Vista | Darcy de Souza Peruzzo | 1.095.214,99 m ² |
| 3.028 | Fazenda Paraíso 2 | Graziela Thais Pereira Lima | 11.485,89 m ² 4.405,98 m ² |
| 3.473 | Fazenda Paraíso | Graziela Thais Pereira Lima | 973.421,05 m ² |
| 5.802 | Imóvel Vista Alegre | Gildesio Lucio Silva | 352.069,53 m ² |
| Livro “C” | Imóvel Livro C | Terceiros | 324.419,24 m ² |
| 680 | Fazenda Nossa Senhora Aparecida | Tatyana Botelho Moreira | 1.366.000 m ² |
| 333 | Fazenda PTG | Pedro Teodolino Gomes | 599.160 m ² |
| 681 | Imóvel Olho D’Água | Tatyana Botelho Moreira | 382.086 m ² |
| 6.287 | Imóvel Boa Vista | Darci Severiano de Souza | 1.251.000 m ² |
| 10.841 | Fazenda Vista Alegre | Darci Severiano de Souza | 281.100 m ² |

Fonte: matrículas da Área do Novo Sítio Aeroportuário

3.8.2 Matrícula nº 995

Descrição: “Fazenda Boa Vista”, situado no Córrego da Baixinha, Município de Santa Cruz Cabrália – Bahia, com área de 488,4653 (quatrocentos e oitenta e oito hectares, quarenta e seis ares e cinquenta e três centiares), em terreno próprio, limitando-se ao Norte-Sudeste: Arminda Zumecker Felberg; Este: Adalto Zanotelli; Sudeste: Angelo Felberg; Sul: Flonibra S/A; Oeste: David de Oliveira Bonfim. Cadastrado no INCRA sob nº 326.070.024.163-0. Área total: 400,0. Módulo 25,0.

Conforme Av-10/995, de 5 de setembro de 2018, em decorrência dos desmembramentos e instituições de área de proteção, a proprietária da Fazenda Boa Vista deverá proceder à indicação e

regularização de eventual área remanescente com a respectiva descrição e confrontação do imóvel, para que cumpra os requisitos legais de individualização imobiliária, nos termos da LRP (artigo 176, §2º, II).

3.8.3 Matrícula nº 3.028

Descrição: “Fazenda Paraíso”, parte do imóvel anteriormente denominada Fazenda Araípe e Aldeia Velha, com área total de 42,30ha (quarenta e dois hectares e trinta ares) em terrenos do domínio do Estado, situado no Município de Santa Cruz Cabrália – BA, com benfeitorias casa de colonos, cercas, pastagens e capoeiras, limitando pelos seus diversos lados com o mesmo Antonio Pereira Lima. Cadastrado no INCRA sob o nº 951.048.247.952-0, com os seguintes dados: Módulo Rural (ha) 40,2857, nº de módulos rurais 1,05, Módulo Fiscal (ha) 35,0000, nº de módulos fiscais 1,2086, Fração Mínima de Parcelamento 2,00 (ha) e o número de imóvel na Receita Federal – Nirf nº 9.112.886-2.

3.8.4 Matrícula nº 3.473

Descrição: “Fazenda Paraíso”, anteriormente denominada como fazenda Boa Vista, situado no Córrego da Baixinha, neste Município de Santa Cruz Cabrália – Bahia, com área total de 180 hectares 69 ares e 23 centiares, parte de uma porção maior de 448 hectares 46 ares e 53 centiares, limitando-se por seus diversos lados com Arildo Kirmse, Dilton Rodrigues e José Américo de tal e mais com quem de direito. CCIR nº 950.130.923.206-4, com os seguintes dados: Módulo Rural (ha) 40,0000, nº de Módulos Rurais 4,50, Módulo Fiscal (ha) 5,1626, Fração Mínima de Parcelamento 2,00 (ha) e o número do imóvel na Receita Federal – Nirf: nº 7.608.061-7.

3.8.5 Matrícula nº 5.802

Descrição: “Imóvel Vista Alegre”, situado no Córrego do Camurugi, Município de Santa Cruz Cabrália-Bahia; com área de 387ha 20a 00ca (trezentos e oitenta e sete hectares e vinte ares) em terras próprias, desmembrado do Título nº 51.974 e registrado sob o nº 01 da matrícula 6.047 do CRI de Porto Seguro – Bahia, contendo um curral, pastagens, uma represa, cercas de arame farpado, capoeiras e matas incultas; limitando-se por seus diversos lados com Manoel dos Santos, Flonibra S/A, Francisco de Almeida Filho e outros, Joaquim Ribeiro de Araújo, Córrego do Camurugi, José Eliotério do Espírito Santo e Nicanor. Cadastrado no INCRA sob o nº 999.946.169.404-7, sendo Módulo Rural (ha) 40,0000, nº de Módulos Rurais 7,75, Módulo Fiscal (ha) 11,0629, Fração Mínima de Parcelamento 2,00 (ha) e o número do imóvel no CCIR 23943932199.

3.8.6 Imóvel Livro C

Não há descrição do Imóvel Livro “C”, visto que não tivemos acesso à respectiva matrícula.

3.8.7 Imóveis Acesso

Os Imóveis Acesso seguem descritos abaixo:

“Fazenda PTG” desmembrado da porção maior do imóvel conhecido por “Olho D’água” com área de 59,9160ha (cinquenta e nove hectares noventa e um ares e sessenta centiares), em terras próprias, medidas e tituladas sob o nº 50.416, contendo várias benfeitorias de matas e capoeiras, árvores frutíferas comuns, cercas e pastagens comuns.

“Fazenda Nossa Senhora Aparecida”, situado no lugar caracterizado como Córrego do Camuruji, neste município de Santa Cruz Cabrália – Estado Federado da Bahia, com uma área total de 136,60ha (cento e trinta e seis hectares e sessenta ares), em terras próprias conforme título nº 44.733.

Imóvel “Olho D’Água”, situado na Rodovia BR-367, no município de Santa Cruz Cabrália – Estado Federado da Bahia, com uma área total de 69,9160 (sessenta e nove hectares noventa e um ares e sessenta centiares), em terras próprias conforme Título Dominial nº 50.416. Cadastrado no INCRA sob o nº 326.070.005.932. Confrontações: limita-se por seus diversos lados, com propriedades pertencentes a Pedro Monteiro da Silva e a Rodovia BR – 367 com divisa natural, Alberto Seighti Nagata, Geraldo Grippa, Miguel Mantovani, Ari de Assis, Rafael de tal e com quem mais de direito.

Imóvel: “Boa Vista”, situado na Zona do Córrego do Camuruji, Município de Santa Cruz Cabrália (Ba.); com a área de 125ha 10A 47ca (cento e vinte e cinco hectares, dez ares e quarenta e sete centiares) em terras próprias; limitando-se ao Norte: Justina Sabina e Manoel Cunha; Nordeste: Justina Sabina e Eliseu Santana; Este: Eliseu Santana e Flonibra S/A; Sudeste: Flonibra S/A; Sul e Sudeste: Córrego do Camuruji como Divisa Natural; Noroeste e Oeste: Manoel Cunha. Cadastrado no INCRA sob nº 326.070.009.431.

“Fazenda Vista Alegre”, situado no Córrego do Camuruji, Município de Santa Cruz Cabrália (Ba.); com a área de 28ha 11A 79ca (vinte e oito hectares, onze ares e setenta e nove centiares) em terras próprias, desmembrado do título nº 51.974-expedido em 26-10-1981 e registrado sob nº 01 da Matrícula nº 6.047 livro 2 neste Cartório; contendo pastagens, capoeiras e matas incultas; limitando-se por seus diversos lados com Jesuíno José da Silva e Celino Siqueira. Cadastro no INCRA sob nº 148.715.997-87.

3.8.8 Desapropriação

Conforme previsto no parágrafo único, do artigo 13, da Lei Estadual de PPPs, o Poder Público deve declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações direta ou indiretamente, através de entidades da Administração descentralizada ou mediante outorga de poderes ao contratado, prevista no edital, caso em que será do contratado a responsabilidade pelas indenizações cabíveis.

Nesse cenário, recomendamos que a Concessionária fique responsável por levar a cabo os acordos ou processos judiciais para desapropriação da Área do Novo Sítio Aeroportuário, bem como pelo pagamento das indenizações cabíveis aos proprietários e ao superficiário, após a emissão dos respectivos decretos de utilidade pública pelo Estado da Bahia.

Não há na Legislação Aplicável a fixação do momento em que tais decretos devem ser emitidos. No entanto, a fim de agilizar o início dos atos executórios das desapropriações, é aconselhável que os decretos de declaração de utilidade pública sejam emitidos antes da licitação, inclusive, de modo a permitir que os proponentes tenham acesso a estudos detalhados sobre o custo esperado das indenizações devidas aos proprietários e/ou detentores de direito real sobre a Área do Novo Sítio Aeroportuário, permitindo a melhor precificação de tais custos em suas propostas³¹.

³¹ “Note-se que, em tese, seria possível o Poder Público aumentar o grau de detalhamento dos estudos disponibilizados à iniciativa privada quando da licitação de concessão ou PPP. Por exemplo, seria possível à Administração Pública antecipar a emissão do Decreto que declara a área de utilidade pública e realizar antes da licitação esses estudos, de modo que todos os participantes da licitação tenham disponíveis, quando da realização

O Parecer Técnico da Stolze, a Área do Novo Sítio Aeroportuário foi avaliada em R\$ 6.241.074,70 (seis milhões, duzentos e quarenta e um mil, setenta e quatro reais e setenta centavos).

3.9 Alocação de Riscos

A Lei Federal de PPPs estabelece como diretriz da contratação de uma PPP a repartição objetiva de riscos entre as partes (artigo 4º, inciso VI e artigo 5º, III).

Nesse sentido, a matriz de riscos desempenha um papel importante mesmo previamente à assinatura do Contrato de Concessão, uma vez que, antevistos os riscos que deverão ser suportados pelas partes, os licitantes poderão estimar e precificar melhor os valores que serão necessários para gerenciamento de tais riscos em suas propostas.

A matriz de riscos deve ser elaborada com cautela, devendo captar a maior quantidade de situações previamente vislumbráveis quanto possível, desde os riscos mais comuns até aqueles relativos a um objeto específico. É necessário o sopesamento da responsabilização das partes de acordo com os riscos que efetivamente possam e devam suportar. É dizer que o risco deve ser atribuído à parte que, ao menos em tese, for a mais apta a evitá-los, mitigá-los ou eliminá-los a um menor custo, impactando da menor forma possível a execução contratual.

A alocação de riscos bem delimitada garante aos contratos de concessão, os quais envolvem grandes investimentos e possuem longos prazos de duração, a solidez e a clareza da viabilidade econômico-financeira do projeto e, por consequência, promove uma maior atratividade para que a iniciativa privada participe de certames, devido à segurança de que riscos extracontratuais materializados não seriam alocados ao parceiro, que nada poderia ter feito para sua mitigação. Como exemplos de tais riscos podem ser mencionados os seguintes:

- a) Alteração unilateral do contrato pelo poder concedente;
- b) Alterações na legislação tributária; e
- c) Danos ambientais pretéritos à concessão.

A materialização de um risco alocado ao Poder Público que altere a relação de equivalência formada pelo conjunto dos encargos impostos pelo Poder Público e pela remuneração proposta pelo parceiro privado configura um evento de desequilíbrio.

Ante o exposto, segue tabela com exemplo da alocação dos riscos mais relevantes, conforme matriz incluída no Contrato de Concessão, cuja minuta segue anexa a esse Relatório:

das suas respectivas propostas, estudos detalhados sobre o custo esperado das indenizações e benefícios por desapropriação e desocupação.

Na prática, contudo, uma das razões pelas quais o Poder Público transfere para a iniciativa privada a obrigação de realização das desapropriações e desocupações é evitar a realização direta desses estudos pelo Poder Público e também a contratação de consultorias para a realização desses estudos. Por isso, em regra, o Poder Público deixa para emitir o decreto de declaração de utilidade pública após a contratação da concessão, com base nas informações e estudos realizados pelo concessionário. Há casos, contudo, em que o Poder Público realiza os estudos preliminares à emissão do decreto de declaração de utilidade pública, e publica o edital de concessão ou PPP somente após a emissão do referido decreto."

Disponível em: <http://www.portugalribeiro.com.br/desapropriacoes-e-desocupacoes-em-concessoes-e-ppps-custos-riscos-sensibilidade-politica-e-os-principios-do-equador/>

Tabela 3-3: Exemplo de Matriz de Riscos

| Risco | Alocação do Risco | | |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|---------------|
| | Poder Concedente | Concessionária | Compartilhado |
| Financiamento | | X | |
| Condução do Licenciamento Ambiental | | X | |
| Criação ou extinção de tributos que majorem encargos da Concessionária | X | | |
| Obtenção das Autorizações ANAC | X | | |

Fonte: Minuta do Contrato de Concessão

3.10 Critérios para Avaliação da Concessionária

Os Indicadores de Avaliação e Qualidade dos Serviços, conforme previstos no Plano de Exploração Aeroportuária, anexo do Contrato de Concessão, serão utilizados como parâmetros para fiscalização pelo Verificador Independente.

3.11 Constituição de SPE

A fim de celebrar o Contrato de Concessão a proponente vencedora deverá constituir uma SPE que será a Concessionária, de modo a isolar o Projeto de eventuais riscos relativos a outras atividades desenvolvidas pela proponente.

Tal obrigação é expressa na Lei Federal de PPPs (artigo 9º), que permite a constituição da SPE como companhia aberta, com valores mobiliários admitidos a negociação no mercado, bem como determina que a SPE deverá obedecer a padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas.

A transferência de controle da SPE é condicionada à anuência prévia do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão. Nos termos da Lei Federal de Concessões, aplicável subsidiariamente às PPPs, a fim de obter a anuência prévia, o pretense novo controlador deverá atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço e comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor (artigo 27).

Conforme previsto no Decreto 7.624, o Poder Concedente poderá estabelecer prazo mínimo durante o qual será vedada a transferência de controle (artigo 17, § 1º), sendo certo que também são considerados como transferência de controle acionário as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcios de empresas concessionárias (artigo 17, §1º).

Ressalte-se que, nos termos do artigo 5º, § 2º, inciso I, da Lei Federal de PPPs, o Contrato de Concessão poderá prever adicionalmente os requisitos e condições em que o Poder Concedente autorizará a transferência do controle ou a administração temporária da SPE aos seus financiadores e

garantidores com quem não mantenha vínculo societário direto, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços (*step-in-rights*).

3.12 Edição de Leis, Autorizações e Alteração do Convênio de Delegação

Nos termos do Decreto 7.624, para concessão da exploração dos aeródromos delegados aos Estados e Municípios, o respectivo delegatário deverá obter prévia e expressa anuência do Ministério da Infraestrutura. Nesse diapasão, após o pedido apresentado pelo Estado da Bahia, o Ministério da Infraestrutura deverá consultar o Ministério da Defesa sobre eventual interesse militar no aeródromo a ser concedido e sobre controle de espaço aéreo. O Ministério da Defesa deverá indicar, caso necessário, as restrições a serem incluídas no edital e no contrato de concessão.

Ademais, a construção do Novo Sítio Aeroportuário deve ser precedida de autorização prévia da ANAC.

Como previsto no Capítulo 2 desse Relatório, a transferência dos Imóveis para a Concessionária como Aporte dependerá de autorização legislativa, nos termos da Lei de Licitações e da Constituição do Estado da Bahia.

A Lei Federal de PPPs dispõe que as Concessões Patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica (artigo 10, § 3º). Considerando que a Concessionária será remunerada prioritariamente por meio de Tarifas (representando 66% de suas receitas), não se verifica, nesse momento, a necessidade de tal autorização legislativa específica.

No que tange a questões procedimentais, a Lei Estadual de PPPs criou o CGPPP tendo como competências: (i) aprovar projetos de parceria público-privadas, para deliberação do Governador do Estado; (ii) supervisionar a fiscalização e a execução das parcerias público-privadas; (iii) opinar sobre alteração, revisão, resolução, rescisão, prorrogação ou renovação dos contratos de parceria público-privada, observado o limite de 35 (trinta e cinco) anos de vigência; (iv) propor ao Governo do Estado a fixação de diretrizes para o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia; e (v) elaborar seu regimento interno. Assim, a Concessão Patrocinada ora proposta deverá ser aprovada pelo CGPPP antes de ser submetida à apreciação pelo Governador do Estado da Bahia.

Além disso, nos termos do artigo 10 da Lei Federal de PPPs, a contratação de uma PPP depende de:

- a) Autorização da autoridade competente, fundamentada em estudo técnico que demonstre (i) a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de parceria público-privada; (ii) que as despesas criadas ou aumentadas não afetarão as metas de resultados fiscais, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa;
- b) Elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o Contrato de Concessão;
- c) Declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual; e
- d) Consulta pública, já mencionada no Relatório.

Após a construção do Novo Sítio Aeroportuário, a Concessionária deverá ainda buscar a alteração da inscrição de aeródromo junto à ANAC (processo de cadastramento).

O Convênio de Delegação poderá ser alterado para dispor sobre a delegação, da União ao Estado da Bahia, da exploração do Novo Sítio Aeroportuário em substituição ao Aeroporto Existente.

4 DOCUMENTAÇÃO JURÍDICA PARA VIABILIDADE DO PROJETO

4.1 Minuta do Edital e Anexos

4.2 Minuta do Contrato de Concessão e Anexos

AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA
RELATÓRIO 4

**NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DA
COSTA DO DESCOBRIMENTO**



Empresas



ACQUAMARINA Empreendimentos Imobiliários



Munich Airport International



INFRAWAY Engenharia



CASCIONE PULINO BOULOS ADVOGADOS



HYDROS Engenharia e Planejamento



MOZART ALEMÃO Consultoria



PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



XDRONER CODENE



URPLAN Consultoria

Sumário

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Empresas | 2 |
| Figuras | 5 |
| Tabelas | 6 |
| Abreviações | 7 |
| Preâmbulo | 9 |
| Objetivos | 10 |
| Introdução | 12 |
| SEÇÃO I - APRESENTAÇÃO DOS DADOS E PRESSUPOSTOS | 14 |
| 1 Suposições Macroeconômicas | 15 |
| 2 Projeção de Demanda | 17 |
| 3 Receita Bruta de Serviços | 20 |
| 4 Considerações sobre os Regimes Fiscais e Benefícios Fiscais | 22 |
| 5 Impostos de Receitas | 23 |
| 5.1 ISS | 23 |
| 5.2 Débito de COFINS e PIS | 23 |
| 5.3 Crédito COFINS e PIS | 24 |
| 5.4 Consolidação de Impostos sobre Receitas | 24 |
| 6 Custos de Funcionamento | 25 |
| 7 Investimento CAPEX | 28 |
| 7.1 Desenvolvimento CAPEX | 28 |
| 7.2 Manutenção CAPEX | 29 |
| 7.3 Investimento Consolidado | 30 |
| 8 Amortização | 32 |
| 9 Capital de Giro | 33 |
| 10 Financiamento de Terceiros | 34 |
| 11 Resultado Financeiro | 37 |
| 12 Imposto de Renda | 38 |
| SEÇÃO II - RESULTADOS DA AVALIAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA DA CONCESSÃO | 40 |
| 13 Avaliação da Viabilidade Financeira da Concessão | 41 |
| 14 Fundos de Consideração da Autoridade Concedente (Concessão Patrocinada) | 46 |
| 14.1 Nota sobre Tratamento Contábil | 47 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 15 Avaliação da Atratividade do Projeto ao Acionista | 48 |
| 16 Avaliação Econômica do Projeto..... | 50 |
| 16.1 Impactos quantitativos para a Economia Brasileira | 50 |
| 16.2 Outros impactos qualitativos para a economia brasileira..... | 53 |
| 16.3 Metodologia de entrada-saída para estimativa de impactos quantitativos | 54 |

Figuras

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 13-1: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa (sem desconto)..... | 42 |
| Figura 13-2: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa, sem desconto, acumulado | 43 |
| Figura 13-3: Projeção de fluxos de caixa descontados..... | 44 |
| Figura 13-4: Projeção do VPL acumulado em cada período | 44 |
| Figura 14-1: Projeção do fundo de contribuição..... | 47 |
| Figura 15-1: Projeção de ajustes de dívidas | 48 |
| Figura 15-2: Fluxos de caixa sobre ações | 49 |
| Figura 16-1: Valor agregado estimado para a economia brasileira desencadeado pelos gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento | 51 |
| Figura 16-2: Receitas tributárias estimadas desencadeadas pelos gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento..... | 52 |
| Figura 16-3: Número estimado de empregos desencadeados pelas despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento | 53 |

Tabelas

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1-1: Suposições macroeconômicos | 15 |
| Tabela 2-1: Projeções de demanda para os principais parâmetros (em milhares)..... | 18 |
| Tabela 3-1: Projeções de Receita Bruta de Serviço..... | 20 |
| Tabela 5-1: Impostos sobre ISS | 23 |
| Tabela 5-2: Débito de PIS e COFINS..... | 23 |
| Tabela 5-3: Consolidação de impostos sobre receitas | 24 |
| Tabela 6-1: Projeção de custos operacionais..... | 25 |
| Tabela 6-2: Custo do título de desempenho | 26 |
| Tabela 7-1: CAPEX de desenvolvimento antes do ajuste | 28 |
| Tabela 7-2: CAPEX de Após Ajustes..... | 29 |
| Tabela 7-3: Manutenção CAPEX..... | 30 |
| Tabela 7-4: Projeção REPEX de manutenção | 30 |
| Tabela 7-5: Projeção total de CAPEX, detalhada por classe de vida do ativo antes do ajuste | 31 |
| Tabela 7-6: Projeção total de CAPEX: Antes e depois do ajuste | 31 |
| Tabela 8-1: Amortização pelo método linear..... | 32 |
| Tabela 9-1: Projeção de Capital de Giro | 33 |
| Tabela 10-1: Principais condições das linhas de financiamento consideradas no modelo financeiro . | 34 |
| Tabela 10-2: Principais características das fases de financiamento | 35 |
| Tabela 10-3: Projeção de fluxos financeiros associados a empréstimos | 35 |
| Tabela 10-4: Projeção de despesas financeiras..... | 36 |
| Tabela 11-1: Projeção de receita financeira..... | 37 |
| Tabela 12-1: Impostos (100% do patrimônio financiado)..... | 39 |
| Tabela 12-2: Impostos (empresa alavancada)..... | 39 |
| Tabela 13-1: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa | 42 |
| Tabela 16-1: Matriz de Leontief no Impacto Intersetorial na economia brasileira (2015) | 56 |
| Tabela 16-2: Matriz de Leontief (modelo fechado)..... | 57 |
| Tabela 16-3: Multiplicador específico do setor | 58 |

Abreviações

| | |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A/c | Aeronave |
| ATAG | Grupo de Ação para Transporte Aéreo |
| ATM | Movimento de tráfego aéreo |
| BPS | Antigo Aeroporto de Porto Seguro |
| BR | Brasil |
| CAGR | Taxa de crescimento anual composta |
| CAPEX | Despesas de capital |
| CDD | CDD GESTÃO E PATRIMONIO LTDA Brasília |
| CEP | Código de Endereçamento Postal (Postal Addressing Code) |
| COFINS | Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Contribution for Social Security Financing) |
| CPC | Comite de Pronunciamentos Contabeis (Accounting Pronouncements Committee) |
| CSLL | <i>Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (Brazilian Income Tax)</i> |
| DR. | Doutor |
| DSRA | Conta de Reserva de Serviço da Dívida |
| e.g. | Por Exemplo (for example) |
| EBITDA | Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização |
| EBT | <i>Lucro antes dos impostos</i> |
| GA | <i>Aviação Geral</i> |
| GA movements | Movimentos gerais da aviação |
| GAAP | Princípios contábeis geralmente aceitos |
| GDP | Produto Interno Bruto |
| H Group | <i>Hirmer Group</i> |
| IAS | <i>Normas Internacionais de Contabilidade</i> |
| IASB | Conselho internacional de normas contábeis |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| ICAT | Centro Internacional de Transporte Aéreo |
| ICPC01 | Interpretacao Tecnica (Brazilian accounting standards) |
| IRJP | Imposto sobre a Renda das Pessoas Juridicas (Brazilian Income Tax) |

| | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| IRR | Taxa interna de retorno |
| ISS | Imposto Sobre Serviços (Tax on Services) |
| M | Milhões |
| MIT | Instituto de Tecnologia de Massachusetts |
| MTOW | Peso máximo de decolagem |
| CDD | Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento |
| O&M | Operação e Manutenção |
| O/D | Origem / Destino |
| O/D passengers | Origem / Destino Passageiros |
| OCPC05 | Orientação (Brazilian accounting standards) |
| OECD | Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico |
| OPEX | Despesas Operacionais |
| p.a. | Por ano |
| PIS | <i>Programa de Integração Social (social contribution tax)</i> |
| PwC | PricewaterhouseCoopers |
| R\$ | Real brasileiro |
| REPEX | CAPEX de substituição |
| SELIC | Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Brazilian overnight rate on cash deposits) |
| SPV | Veículo para fins especiais |
| T. | Telefone |
| Thsd. | Mil |
| VPL | Valor presente líquido |
| WACC | Custo médio ponderado de capital |

Preâmbulo

Os documentos e estudos técnicos para subsidiar a modelagem do edital da concessão para construção e operação Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento e concessão transitória da operação do Atual Aeroporto de Porto Seguro, apresentados pela Acquamarina Empreendimentos Imobiliários Ltda, sob coordenação geral do Sr. Robert Helmut Stier, e gerenciamento do Sr. Renato Tomé, foram preparados com assessoria de consultores especializados, cada um com vasta experiência nas respectivas áreas de estudo, para as áreas de estudo específicas de interesse do processo. A seguir, estão listados os consultores e suas áreas de especialização que foram utilizadas nesse estudo:

- Estudo de Mercado – Munich Airport International (Avaliação de Demanda, Avaliação de Receita, Análise de Competição), PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Análise de Benchmarking), URPLAN Consultoria e Hydros Engenharia e Planejamento SA (Aspectos Demográficos e Socioeconômicos)
- Estudos de Engenharia e Afins – Mozart Alemão Consultoria (Diagnóstico do Atual Aeroporto), URPLAN Consultoria (Localização do novo Sítio Aeroportuário), INFRAWAY Engenharia (Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário, incluindo a análise das necessidades de infraestrutura e dos planos e zoneamentos e o desenvolvimento de anteprojeto de engenharia), Munich Airport International (Desenvolvimento do anteprojeto do Terminal de Passageiros do novo Aeroporto, bem como análise do custo total do projeto, planejamento de CAPEX e OPEX e planejamento de casos de sensibilidade), XDRONER CODENE (provedora e desenvolvedora de todos os estudos de topografia de precisão e cartografia digital das áreas abrangidas)
- Estudos Ambientais – Hydros Engenharia e Planejamento SA
- Avaliação Econômico-Financeira - PwC GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Planejamento de capital de giro líquido, cálculo de amortização, receita e imposto de renda, análise de cenário, fluxo de caixa e principais indicadores de desempenho)
- Aspectos Jurídicos – Cascione Pulino Boulos Advogados
- Aspectos Administrativos e Operacionais – Munich Airport International

Os consultores têm muitos anos de experiência em suas respectivas áreas especializadas, com foco na aviação e infraestrutura aeroportuária. Cada consultor assessorou a Acquamarina de forma independente na preparação do estudo, em sua área de especialização. Os consultores não estão envolvidos na apresentação da proposta. A Acquamarina consolidou os resultados após uma revisão abrangente e os compilou em seu nome neste estudo.

Objetivos

O presente documento apresenta de forma detalhada a Avaliação Econômico-Financeira elaborada de acordo com o Termo de Referência – Anexo I da Manifestação do Interesse da Iniciativa Privada – MIP do Novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento.

O presente estudo tem como objetivo apresentar a avaliação do desempenho econômico-financeiro do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento (“CDD”) durante um período de concessão de 35 anos. O período de concessão do CDD se inicia em janeiro de 2026 e termina em dezembro de 2055 (“período de concessão”) e será acompanhado por um período de concessão anterior de 5 anos do Aeroporto existente de Porto Seguro (BPS), cobrindo o período de janeiro de 2021 a dezembro 2025.

O escopo das análises foi elaborado para abordar os seguintes assuntos:

- Avaliando a viabilidade de transferir a concessão do aeroporto para uma nova concessionária;
- Estimando parâmetros mínimos de adjudicação para um futuro operador aeroportuário;
- Analisar a necessidade de fundos de contribuição¹ para aumentar a atratividade da concessão para o operador aeroportuário.

A avaliação econômico-financeira é baseada em um modelo financeiro que exigiu a consolidação de dados de diferentes fontes de informação, a saber: projeções de volume e receita, projeções de custo e investimento e macroeconômica, tributária, contábil, jurídica, regulatória e de capital. parâmetros de mercado.

O modelo financeiro foi desenvolvido de acordo com as normas contábeis e os pronunciamentos técnicos para contratos de concessão, particularmente com a norma IFRIC 12 do International Accounting Standards Board (IASB). O BR GAAP e os padrões ICPC01 (R1) e OCPC05 do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) são equivalentes aos traduzidos semelhantes.

Cabe ressaltar que toda a avaliação se baseia em três diretrizes: **(i) apresentação clara dos parâmetros e hipóteses assumidas**; **(ii) consistência entre os parâmetros financeiros e os aspectos técnicos do projeto**, evitando o risco de dupla contagem ou omissões que distorcem as análises; e **(iii) incorporação de todos os impactos esperados da concessão**, maximizando o potencial de geração de valor do projeto para que o operador aeroportuário venha a ter prejuízos.

O **valor presente** foi derivado na data-base de **1º de janeiro de 2020**. Salvo indicação contrária, a **moeda base** de todos os valores monetários apresentados no relatório é **em reais (R\$) a valores nominais**, pressupondo um aumento de preços com base nas expectativas taxas de inflação para o Brasil.

As projeções são apresentadas para os anos selecionados: 2021 a 2026, 2029, 2039 e 2055. Para facilitar a referência, os anos do contrato de concessão, incluindo o período de concessão do antigo aeroporto, serão denominados anos 1 a 6, 15, 25 e 35 de acordo. Além disso, no período entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, a nova concessão também está realizando as operações do antigo aeroporto (BPS), assumindo a concessão da atual concessionária Sinart Aeroportos.

¹ Os fundos de contribuição são os pagamentos efetuados pelo estado da Bahia que garantem que o novo concessionário receba um retorno justo pelo padrão de risco do investimento.

Introdução

Em 15 de maio de 2019 foi publicado pela Secretaria de Infraestrutura, no Diário Oficial da União, o Termo de Autorização SEINFRA nº 01/2019 com o objetivo de responder à Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada -MIP proposta ao Estado da Bahia pela Empresa ACQUAMARINA SANTO ANDRÉ EMPREENDIMENTOS LTDA para a apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão para construção, operação, manutenção, administração e exploração comercial do Novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento, em área localizada na região da Costa do Descobrimento, Estado da Bahia, a avaliação do valor do sítio atual e a concessão transitória de operação, manutenção, administração e exploração comercial do Atual Aeroporto de Porto Seguro

Tendo em vista o atendimento do escopo do termo de autorização, a ACQUAMARINA desenvolveu os estudos previstos no Anexo I - Termo de Referência do Termo de Autorização de acordo com as normas vigentes e melhores práticas aplicáveis ao setor, tendo os resultados e descritivos das metodologias e premissas consolidados em seis relatórios de acordo com a seguinte estrutura:

- **Relatório 1:** Estudos de Mercado;
- **Relatório 2:** Estudos de Engenharia e Afins;
- **Relatório 3:** Estudos Ambientais;
- **Relatório 4:** Avaliação Econômico-Financeira;
- **Relatório 5:** Aspectos Jurídicos;
- **Relatório 6:** Aspectos Administrativos e Operacionais.

O presente relatório é o Relatório 4 – Avaliação Econômico-Financeira que foi elaborada de acordo com a seguinte estrutura:

SEÇÃO I – APRESENTAÇÃO DOS DADOS E PRESSUPOSTOS

1. Os capítulos 1 a 12 apresentam as principais premissas consideradas na modelagem econômico-financeira durante o período da concessão.

SEÇÃO II - RESULTADOS DA AVALIAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA DA CONCESSÃO

2. Os resultados da avaliação econômico-financeira da concessão estão descritos em quatro capítulos:
 - O capítulo 13 apresenta a viabilidade financeira do projeto usando um modelo de fluxo de caixa descontado para a empresa;
 - O capítulo 14 mostra a quantidade de fundos de contribuição necessários para que a taxa interna de retorno corresponda ao custo de capital de entidades privadas.
 - O capítulo 15 discute os principais indicadores em relação ao ponto de vista do acionista, abordando o perfil esperado de contribuições e dividendos, a necessidade acumulada máxima de contribuições, as condições de financiamento e a taxa de retorno para o acionista. A disponibilidade de tais parâmetros visa aumentar a capacidade de avaliação de investidores interessados na oportunidade de negócio;
 - Por fim, o capítulo 16 apresenta a análise do impacto socioeconômico da concessão do ponto de vista macroeconômico.

Deve-se prestar atenção especial ao fato de que todas as contas financeiras apresentadas até o capítulo 13, inclusive, não consideram o pagamento do fundo de contribuição pelo poder concedente, porque os valores a serem pagos como fundos de contribuição são determinados com base na lucratividade e nos respectivos fluxos de caixa da oportunidade de negócio.

O relatório é acompanhado pelo ANEXO 1, que exhibe os resultados da simulação financeira completa, incluindo as respectivas demonstrações financeiras para todo o período da concessão.

SEÇÃO I - APRESENTAÇÃO DOS DADOS E PRESSUPOSTOS

Esta seção tem como objetivo consolidar as principais informações utilizadas na avaliação econômico-financeira do Aeroporto de Porto Seguro. A intenção é que a comissão julgadora, os órgãos de controle e os possíveis interessados na concessão do aeroporto possam monitorar e avaliar criticamente as análises desenvolvidas nas seções subsequentes.

1 SUPOSIÇÕES MACROECONÔMICAS

Para fins de planejamento operacional, diferentes índices de inflação foram utilizados para a indexação de receitas e componentes de custo. Todos os dados macroeconômicos para estimativas de resultados operacionais foram retirados das projeções da Oxford Economics. O consórcio escolheu essa fonte por ser uma das mais confiáveis em relação ao cenário econômico global e suas expectativas. As premissas macroeconômicas são apresentadas na Tabela 1-1 abaixo.

Tabela 1-1: Suposições macroeconômicas

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Δ% GDP Brasil | 6,18% | 5,95% | 6,26% | 6,27% | 6,15% | 5,99% | 5,82% | 5,71% | 5,62% |
| GDP, nominal, LCU | 7,61 | 8,06 | 8,57 | 9,11 | 9,67 | 10,24 | 10,84 | 11,46 | 12,10 |
| Taxa de câmbio real | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 |
| Brasil - Δ Índice de preços ao consumidor | 4,10% | 3,74% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% |
| Estados Unidos - Índice de preços ao consumidor | 1,96% | 1,85% | 1,98% | 2,00% | 2,00% | 2,03% | 2,03% | 2,02% | 2,02% |

| | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 |
|-------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Δ% GDP Brasil | 5,52% | 5,43% | 5,35% | 5,29% | 5,24% | 5,19% | 5,13% | 5,08% | 5,03% |
| GDP, nominal, LCU | 12,77 | 13,46 | 14,18 | 14,93 | 15,72 | 16,53 | 17,38 | 18,26 | 19,18 |
| Taxa de câmbio real | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 |
| Brasil - Δ Índice de preços ao consumidor | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% |
| Estados Unidos - Índice de preços ao consumidor | 2,00% | 2,02% | 2,03% | 2,03% | 2,03% | 2,03% | 2,03% | 2,03% | 2,03% |

| | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 |
|--------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| $\Delta\%$ GDP Brasil | 4,98% | 4,93% | 4,88% | 4,83% | 4,80% | 4,76% | 4,72% | 4,69% | 4,65% |
| GDP, nominal, LCU | 20,14 | 21,13 | 22,16 | 23,23 | 24,35 | 25,50 | 26,71 | 27,96 | 29,26 |
| Taxa de câmbio real | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 |
| Brasil - Δ Índice de preços ao consumidor | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% |
| Estados Unidos - Índice de preços ao consumidor | 2,03% | 2,03% | 2,03% | 2,08% | 2,04% | 2,01% | 2,02% | 2,02% | 2,02% |

| | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 | 2055 |
|--------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| $\Delta\%$ GDP Brasil | 4,61% | 4,58% | 4,54% | 4,50% | 4,50% | 4,50% | 4,50% | 4,50% | 4,50% |
| GDP, nominal, LCU | 30,61 | 32,01 | 33,46 | 34,97 | 36,55 | 38,19 | 39,91 | 41,71 | 43,59 |
| Taxa de câmbio real | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 | 3,88 |
| Brasil - Δ Índice de preços ao consumidor | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% | 3,75% |
| Estados Unidos - Índice de preços ao consumidor | 2,02% | 2,02% | 2,01% | 2,01% | 2,01% | 2,01% | 2,01% | 2,01% | 2,01% |

Fonte: PwC.

2 PROJEÇÃO DE DEMANDA

A previsão de tráfego fornece a base do desenvolvimento de negócios e da estratégia geral de um aeroporto. Como base quantitativa para o conceito de planejamento técnico, operacional e comercial, foi desenvolvido um “Modelo de Previsão de Tráfego” sob medida. Ele aborda os seguintes aspectos principais: tráfego de passageiros, movimentos de aeronaves e volume de carga aérea. O período de planejamento abrange os anos de 2021 a 2055.

Os resultados associados ao cenário de projeção da linha de base para o fluxo de passageiros, aeronaves e carga servidos pelo aeroporto são apresentados na Tabela 2-1.

Tabela 2-1: Projeções de demanda para os principais parâmetros (em milhares)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Movimentação Anual de Passageiros | | | | | | | | | |
| Passageiros Chegando O/D Dom. | 923,3 | 1.179,7 | 1.183,3 | 1.186,2 | 1.188,3 | 1.366,0 | 1.580,2 | 2.438,6 | 3.876,0 |
| Passageiros Partindo O/D Dom. | 923,3 | 1.179,7 | 1.183,3 | 1.186,2 | 1.188,3 | 1.366,0 | 1.580,2 | 2.438,6 | 3.876,0 |
| Passageiros Dom. Origem/Destino | 1.846,7 | 2.359,4 | 2.366,5 | 2.372,3 | 2.376,6 | 2.732,0 | 3.160,3 | 4.877,2 | 7.752,0 |
| Passageiros Chegando O / D Int'l | 36,5 | 50,6 | 51,4 | 52,3 | 52,9 | 89,1 | 113,3 | 188,3 | 282,7 |
| Passageiros Partindo O / D Int'l | 36,5 | 50,6 | 51,4 | 52,3 | 52,9 | 89,1 | 113,3 | 188,3 | 282,7 |
| Passageiros Int'l Origem / Destino | 73,0 | 101,1 | 102,8 | 104,5 | 105,8 | 178,1 | 226,7 | 376,6 | 565,4 |
| Passageiros Chegando O / D | 959,8 | 1.230,2 | 1.234,7 | 1.238,4 | 1.241,2 | 1.455,1 | 1.693,5 | 2.626,9 | 4.158,7 |
| Passageiros Partindo O / D | 959,8 | 1.230,2 | 1.234,7 | 1.238,4 | 1.241,2 | 1.455,1 | 1.693,5 | 2.626,9 | 4.158,7 |
| Passageiros O / D | 1.919,7 | 2.460,5 | 2.469,3 | 2.476,8 | 2.482,3 | 2.910,1 | 3.387,0 | 5.253,9 | 8.317,4 |
| Passageiros Chegando em Conexão | | | | | | | | | |
| Passageiros Partida em Conexão | 13,3 | 17,3 | 17,3 | 17,3 | 17,3 | 20,1 | 23,0 | 33,4 | 51,7 |
| Passageiros em Conexão | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 1,3 | 1,6 | 2,5 | 3,7 |
| | 13,8 | 18,0 | 18,0 | 18,0 | 18,0 | 21,4 | 24,6 | 35,9 | 55,4 |
| Passageiros Chegando (O/D + Con.) | 4,4 | 4,6 | 4,7 | 4,9 | 5,0 | 5,1 | 5,6 | 7,6 | 12,1 |
| MTOM | | | | | | | | | |
| Pax Doméstico A/c - MTOW | 456,1 | 586,4 | 586,4 | 586,4 | 586,4 | 675,7 | 779,8 | 1.154,4 | 1.787,7 |
| Pax Internacional A/c - MTOW | 21,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 52,8 | 65,1 | 102,0 | 152,2 |
| Cargo | | | | | | | | | |
| Saída Frete doméstico | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 1,0 | 1,6 |
| Entrada Frete Doméstico | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 1,0 | 1,6 |

Fonte: Estudos de Mercado.

Entre 2021 e 2055, os volumes aeroportuários deverão aumentar pelas seguintes taxas médias anuais de crescimento (CAGR):

- Passageiros Domésticos: 4,3%
- Passageiros Internacionais: 6,2%
- Total de Passageiros: 4,4%

- Movimentos de Aeronaves Domésticas: 4,1%
- Movimentos de Aeronaves Internacionais: 5,9%
- Movimentos Gerais de Aviação: 3,0%
- Total de Movimentos de Aeronaves: 4,0%

3 RECEITA BRUTA DE SERVIÇOS

Para avaliar o potencial de receita no Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento, foi fornecido um “Modelo de Plano de Negócios Operacional” orientado por benchmark que interconecta logicamente todos os aspectos dessa oportunidade de negócios.

As receitas de um aeroporto geralmente podem ser divididas em:

- Receitas tarifárias, resultantes da cobrança de tarifas nas operações de passageiros e aeronaves, bem como no armazenamento e movimentação de cargas; e
- Receitas não tarifárias (ou comerciais) associadas à exploração de espaços e serviços no aeroporto.

As projeções das receitas reguladas da aviação são baseadas nos regulamentos tarifários disponíveis. O planejamento de receitas não regulamentadas é impulsionado principalmente por dados de referência de projetos aeroportuários internacionais comparáveis. As projeções de receita para o novo aeroporto envolvem premissas diferentes das previsões de receita do aeroporto existente. As projeções totais da receita bruta de serviços são exibidas na Tabela 3-1 abaixo.

Tabela 3-1: Projeções de Receita Bruta de Serviço

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Receitas | | | | | | | | | |
| Receitas de Custos de Passageiros | 29,9 | 40,1 | 41,8 | 43,6 | 45,3 | 71,8 | 94,5 | 214,0 | 605,8 |
| Receitas da Taxa de Desembarque | 5,6 | 7,3 | 7,6 | 7,9 | 8,2 | 12,3 | 16,0 | 34,1 | 95,0 |
| Receitas de Taxa de Estacionamento de Aeronaves | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 1,2 | 1,5 | 3,3 | 9,1 |
| Receitas de Movimentação e Manipulação de Armazém de Carga | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,5 | 3,2 | 9,2 |
| Receitas de Aviação Regulamentadas | 36,7 | 48,8 | 51,0 | 53,2 | 55,4 | 86,5 | 113,5 | 254,6 | 719,1 |
| Receitas de Abastecimento | 1,5 | 1,9 | 2,0 | 2,1 | 2,2 | 2,7 | 3,4 | 7,2 | 20,0 |
| Receitas de Catering | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 2,0 | 5,6 |
| Receitas de Rampa e Taxa de Assistência em Terra | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Receitas do Balcão de Check-in | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 1,5 | 2,0 | 4,4 | 12,6 |
| Receitas de Aviação Não Regulamentadas | 2,2 | 2,9 | 3,1 | 3,2 | 3,3 | 4,8 | 6,3 | 13,6 | 38,2 |
| Receitas da Aviação | 39,0 | 51,8 | 54,0 | 56,4 | 58,7 | 91,4 | 119,8 | 268,2 | 757,3 |

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Receitas de Concessão - Estacionamento | 2,1 | 2,8 | 2,9 | 3,0 | 3,1 | 6,3 | 8,2 | 18,3 | 52,3 |
| Receitas Concessão de Carros de Aluguel | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,5 | 0,6 | 1,4 | 3,9 |
| Receitas de Concessão - Transporte Terrestre | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,2 | 2,8 | 7,9 |
| Receitas de aluguéis | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 1,3 | 2,8 | 8,0 |
| Receitas de lojas Duty Free | 6,2 | 8,3 | 8,6 | 9,0 | 9,3 | 15,1 | 19,7 | 44,1 | 125,8 |
| Receitas da Taxa de Concessão Outras Lojas | 2,2 | 2,9 | 3,0 | 3,1 | 3,2 | 5,3 | 6,8 | 15,3 | 43,7 |
| Receitas da Taxa de Concessão F&B | 1,6 | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 2,4 | 3,9 | 5,1 | 11,4 | 32,5 |
| Receitas de Publicidade | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 1,8 | 2,4 | 5,4 | 15,3 |
| Receitas de Serviços | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,5 | 1,9 | 4,3 | 12,2 |
| Receitas de Utilitários de Recarga | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,4 | 1,5 | 2,6 | 5,5 |
| Receitas de Recarga de Comunicação | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 1,7 |
| Receitas Não Relacionadas à Aviação | 15,3 | 20,0 | 20,8 | 21,7 | 22,5 | 37,8 | 48,9 | 108,9 | 308,7 |
| Receitas de Arrendamento Mercantil | - | - | - | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 1,7 | 4,3 |
| Receitas Totais Não Relacionadas à Aviação | 15,3 | 20,0 | 20,8 | 22,4 | 23,3 | 38,6 | 49,8 | 110,5 | 313,0 |
| Receita Operacional Total | 54,2 | 71,8 | 74,9 | 78,7 | 82,0 | 130,0 | 169,6 | 378,7 | 1,070,3 |

Fonte: PwC.

Vale ressaltar que, durante a elaboração da previsão de receita, o Consórcio não conseguiu coletar nenhuma informação financeira histórica do Aeroporto de Porto Seguro existente como base e ponto de partida para o processo de planejamento. Portanto, nenhuma análise da estrutura de receita existente poderia ser realizada. Consequentemente, várias premissas foram feitas para fornecer estimativas de receita.

4 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS REGIMES FISCAIS E BENEFÍCIOS FISCAIS

O modelo financeiro leva em consideração os impostos incidentes sobre as receitas, principalmente ISS, COFINS e PIS, e os impostos incidentes sobre a receita, IRPJ e CSLL. Dado que a receita projetada da concessionária será superior a R\$ 78 milhões por ano, foi assumido que a concessionária aplicaria o método do lucro real. Como resultado, COFINS e PIS devem ser creditados utilizando um valor proporcional dos itens de custo incorridos pela concessionária. A determinação detalhada e explicações adicionais são fornecidas no Capítulo 5.

Empresas cujas unidades produtivas estão localizadas e operando na área da SUDENE (Estado da Bahia entre outros) podem solicitar benefícios de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) – por exemplo, a redução de 75% sobre o IRPJ devido ao calculado sobre o lucro de exploração. Como resultado, a SUDENE é levada em conta, pois os lucros já são esperados a partir de 2029 de forma que os efeitos da SUDENE se tornam materiais. A determinação detalhada e outras explicações são dadas no capítulo 12.

Outros benefícios fiscais, incentivos ou fundos de contribuição não foram levados em consideração no modelo financeiro, pois não é possível avaliar com segurança jurídica se a concessionária receberia tais fundos de contribuição.

Vale ressaltar que o modelo de plano de negócios operacional é um modelo orientado por *benchmark* usando dados de aeroportos existentes. Como resultado, a concepção tributária do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento está alinhada às diretrizes e práticas comerciais padrão, como o uso de impostos implícitos. Assim, os impostos necessários para o cálculo da receita líquida serão apresentados no capítulo seguinte.

5 IMPOSTOS DE RECEITAS

Os serviços prestados pela concessionária estão sujeitos ao ISS (Imposto sobre Serviços), PIS (Programa de Integração Social) e COFINS (Contribuição para o financiamento da Seguridade Social). Esses impostos incidem sobre a receita bruta da concessionária.

5.1 ISS

O ISS é um imposto municipal cobrado pela prestação de serviços listados na Lei Complementar. De acordo com o código tributário municipal da cidade de Porto Seguro, a alíquota do ISS é de 5,00% em geral. Essa taxa foi levada em conta dentro do modelo financeiro. Não se presume que qualquer vantagem seja concedida em relação à alíquota do ISS.

Todas as premissas descritas acima foram levadas em consideração no modelo financeiro. A Tabela 5-1 mostra a base de cálculo da receita e o valor do imposto a ser pago nos anos selecionados.

Tabela 5-1: Impostos sobre ISS

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|
| Impostos sobre ISS | (2,6) | (3,4) | (3,6) | (3,7) | (3,9) | (6,2) | (8,1) | (18,0) | (51,0) |
| Receita Operacional Total | 54,2 | 71,8 | 74,9 | 78,7 | 82,0 | 130,0 | 169,6 | 378,7 | 1.070,3 |

Fonte: PwC.

5.2 Débito de COFINS e PIS

O COFINS é uma contribuição mensal da assistência social federal calculada como percentual da receita e incide à alíquota de 7,6%. O PIS, que também é uma contribuição social federal calculada como percentual da receita, é cobrado à taxa de 1,65%. O COFINS e o PIS são impostos em dois sistemas: não recuperável (“cumulativo”) e recuperável (“não cumulativo”). As empresas que determinam seu lucro tributável pelo método do lucro real estão sujeitas à sistemática recuperável do PIS / COFINS, enquanto as que elegem o método do lucro presumido estão sujeitas à sistemática não recuperável. De acordo com as explicações no capítulo 4, o método do lucro real será levado em consideração para o modelo financeiro e, portanto, o COFINS / PIS será parcialmente recuperável.

A taxa combinada de COFINS e PIS é de 9,25%. No cálculo, a taxa combinada foi levada em consideração para todas as receitas, uma vez que todas as receitas significativas das operações aeroportuárias estão sujeitas ao PIS / COFINS. Os resultados obtidos são apresentados na Tabela 5-2.

Tabela 5-2: Débito de PIS e COFINS

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|---------|
| Débito de PIS | (0,9) | (1,2) | (1,2) | (1,3) | (1,3) | (2,1) | (2,8) | (6,1) | (17,4) |
| Débito de COFINS | (3,8) | (5,1) | (5,3) | (5,6) | (5,8) | (9,2) | (12,0) | (26,7) | (75,6) |
| Receita operacional total | 54,2 | 71,8 | 74,9 | 78,7 | 82,0 | 130,0 | 169,6 | 378,7 | 1.070,3 |

Fonte: PwC.

5.3 Crédito COFINS e PIS

De acordo com o método não cumulativo, um sistema de crédito COFINS visa garantir que o imposto seja aplicado apenas uma vez no valor final de cada transação. O mesmo se aplica ao PIS. A proporção de custos recuperáveis depende, entre outros fatores, da proporção de custos associados ao pagamento a pessoas físicas e pagamento de bens e serviços isentos de PIS / COFINS.

Com base em estudos comparáveis e no custo esperado, assumimos que uma parcela de aproximadamente 23,5% do total de COFINS / PIS possa ser creditada. Levamos esse crédito em consideração na apresentação dos impostos consolidados sobre a receita.

5.4 Consolidação de Impostos sobre Receitas

A tabela a seguir mostra a reconciliação da receita bruta com a receita líquida. Todos os diferentes tipos de impostos discutidos nos capítulos anteriores foram consolidados, como pode ser visto na Tabela 5-3.

Tabela 5-3: Consolidação de impostos sobre receitas

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|
| PIS | (0,9) | (1,2) | (1,2) | (1,3) | (1,3) | (2,1) | (2,8) | (6,1) | (17,4) |
| COFINS | (3,8) | (5,1) | (5,3) | (5,6) | (5,8) | (9,2) | (12,0) | (26,7) | (75,6) |
| Crédito COFINS e PIS | (2,6) | (3,4) | (3,6) | (3,7) | (3,9) | (6,2) | (8,1) | (18,0) | (51,0) |
| ISS | 1,1 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 2,7 | 3,5 | 7,7 | 21,8 |
| Total | (6,2) | (8,2) | (8,5) | (9,0) | (9,4) | (14,8) | (19,3) | (43,2) | (122,1) |

Fonte: PwC.

6 CUSTOS DE FUNCIONAMENTO

Para estimar o OPEX no Aeroporto de Porto Seguro, foi fornecido um “Modelo de Plano de Negócios Operacional” orientado por benchmark, que interconecta logicamente todos os aspectos desse negócio. As projeções do OPEX baseiam-se na previsão de tráfego e no plano CAPEX em combinação com os dados de referência disponíveis para projetos de desenvolvimento de aeroportos internacionais de tamanho semelhante. O Consórcio forneceu estimativas dos custos operacionais do existente e do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento. Para o planejamento de OPEX no aeroporto existente, diferentes premissas foram adotadas quanto às projeções de OPEX do novo aeroporto.

Os seguintes tipos de despesas foram incluídos nos cálculos do OPEX:

- Custo de materiais, manutenção e serviços públicos
- Despesas de funcionários
- Outros custos operacionais

As projeções incorporam ganhos de escala com o aumento esperado de volumes e ganhos de eficiência com a transferência da operação para o setor privado, ambos baseados em análises de benchmark. Os resultados da projeção são apresentados na Tabela 6-1.

Tabela 6-1: Projeção de custos operacionais

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Custo Operacional | | | | | | | | | |
| Custo dos Materiais | (0,3) | (0,4) | (0,4) | (0,5) | (0,5) | (0,6) | (0,7) | (1,7) | (4,8) |
| Custo Total de Manutenção | (4,8) | (4,9) | (5,1) | (5,3) | (5,5) | (10,5) | (11,8) | (36,9) | (59,7) |
| Custo de Infraestrutura (Utilitários) | (3,8) | (4,0) | (4,1) | (4,3) | (4,4) | (5,2) | (5,8) | (9,9) | (21,1) |
| Custo de Materiais, Manutenção & Utilitários | (8,9) | (9,3) | (9,7) | (10,0) | (10,4) | (16,3) | (18,3) | (48,4) | (85,6) |
| Despesas de Funcionários | (14,6) | (19,4) | (20,2) | (21,0) | (21,9) | (27,4) | (30,5) | (49,4) | (113,8) |

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Treinamento de Funcionários | (0,5) | (0,7) | (0,7) | (0,8) | (0,8) | (1,1) | (1,3) | (2,1) | (5,2) |
| Custos de Viagem | (1,0) | (1,3) | (1,4) | (1,4) | (1,5) | (2,2) | (2,4) | (4,0) | (9,8) |
| Transporte para Funcionários | (0,8) | (1,1) | (1,1) | (1,2) | (1,2) | (1,8) | (2,0) | (3,3) | (8,0) |
| Seguro | (0,1) | (0,3) | (0,8) | (1,4) | (1,8) | (1,8) | (2,0) | (3,5) | (7,4) |
| Custo TI | (2,1) | (2,2) | (2,3) | (2,4) | (2,5) | (2,6) | (2,9) | (4,2) | (7,5) |
| Outros Serviços Contratados | (2,5) | (3,4) | (3,5) | (3,7) | (3,8) | (4,6) | (6,0) | (13,5) | (38,4) |
| Custo de Telecomunicações | (0,4) | (0,6) | (0,6) | (0,6) | (0,6) | (0,8) | (1,0) | (2,3) | (6,6) |
| IATA - Compensação | (0,2) | (0,2) | (0,2) | (0,2) | (0,2) | (0,4) | (0,5) | (1,1) | (3,2) |
| Custo de Consultoria | (15,3) | (12,0) | (12,4) | (15,3) | (23,4) | (16,7) | (20,1) | (35,9) | (71,4) |
| Custo de Marketing | (0,8) | (1,1) | (1,1) | (1,2) | (1,2) | (2,4) | (3,0) | (5,6) | (15,8) |
| Outras despesas incl. Custo Ambiental | (0,7) | (0,7) | (0,7) | (0,8) | (2,3) | (2,4) | (2,4) | (2,3) | (4,1) |
| Outros Custos Operacionais | (24,5) | (23,6) | (25,0) | (28,9) | (39,4) | (36,7) | (43,6) | (77,7) | (177,4) |
| Total de Custo Operacional | (48,0) | (52,3) | (54,9) | (60,0) | (71,7) | (80,4) | (92,4) | (175,5) | (376,7) |

Fonte: PwC.

Além disso, para fornecer uma garantia comum para investimentos futuros, assumimos um depósito de um título de desempenho no valor de 10% do CAPEX geral planejado em todas as três fases. A prestação de tal garantia de desempenho tem um custo anual esperado de 2,5% do valor do título. As figuras escolhidas são bastante conservadoras e estão na extremidade superior da escala. Portanto, é bem possível que as taxas percentuais finais sejam mais baixas. Além disso, não é incomum que um possível depósito de desempenho possa ser reduzido pouco a pouco, pois certos marcos de investimento são alcançados ao longo do tempo. Os custos esperados dos títulos de desempenho são mostrados na Tabela 6-2 abaixo.

Tabela 6-2: Custo do título de desempenho

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2029 | 2030 | 2031 | 2039 | 2040 | 2041 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| Investimento aberto | 809,4 | 679,9 | 443,1 | 154,8 | 213,4 | 157,3 | 73,3 | 387,6 | 297,3 | 137,5 |
| Valor do título de desempenho | 80,9 | 68,0 | 44,3 | 15,5 | 21,3 | 15,7 | 7,3 | 38,8 | 29,7 | 13,8 |
| Custo dos títulos de desempenho | 2,0 | 1,7 | 1,1 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 1,0 | 0,7 | 0,3 |

Fonte: PwC.

Vale ressaltar que, durante o curso da preparação da previsão do OPEX, o Consórcio não conseguiu coletar nenhuma informação financeira histórica do Aeroporto de Porto Seguro existente como base e ponto de partida para o processo de planejamento. Portanto, nenhuma análise da estrutura de custos existente poderia ser realizada. E assim sendo, várias suposições foram feitas para fornecer as estimativas de OPEX.

7 INVESTIMENTO CAPEX

A análise detalhada dos investimentos aeroportuários, tanto para o aeroporto existente quanto para o novo aeroporto, incluindo premissas, cálculos, fontes e resultados, é apresentada no Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins. Esta seção apresenta apenas os resultados consolidados dos cálculos. Os cálculos mostram tanto a fase inicial de investimento para o novo aeroporto quanto as fases adicionais de investimento, impulsionadas pela demanda para fornecer capacidade. Os cálculos também mostram o investimento periódico recorrente para manutenção, a fim de preservar e, quando necessário, substituir ativos ou parte dos ativos.

A concessionária é obrigada a arcar com os custos dos estudos (por exemplo, estudos ambientais, financeiros e técnicos) submetidos ao governo, que são estimados em aproximadamente R\$ 10 milhões. Esses custos não foram incluídos no planejamento do CAPEX ou em qualquer outro item de custo neste estudo financeiro.

7.1 Desenvolvimento CAPEX

O CAPEX de desenvolvimento é calculado de acordo com a capacidade necessária para atender à demanda, conforme descrito na previsão de custo. As soluções relevantes de projeto e engenharia foram mostradas no Relatório 2 de Estudos de Engenharia e Afins. Todo o investimento é faseado para atender à crescente demanda de capacidade. Os cálculos são o resultado de preços de unidades referenciados em projetos e análises de mercado comparáveis.

A Tabela 7-1 apresenta os investimentos esperados em desenvolvimento (sem despesas de juros capitalizados) em cada fase. A compra do novo terreno do aeroporto de R\$ 6 M está incluída na primeira fase (contida na tabela a seguir classificada como “CAPEX - 0 anos de depreciação”).

Tabela 7-1: CAPEX de desenvolvimento antes do ajuste

| Fases de Investimento | Fase 01 de Investimento | Fase 02 de Investimento | Fase 03 de Investimento | Total |
|--------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| Anos | 2021-2025 | 2029-2032 | 2039-2042 | |
| Investimento total de CAPEX (R\$ M) | 926 | 215 | 391 | 1.532 |
| CAPEX - 0 anos de depreciação | 7,7 | - | - | 7,7 |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | 49,3 | 9,8 | 37,3 | 96,4 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 36,9 | 1,8 | 6,1 | 44,8 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 832,2 | 203,4 | 347,1 | 1.382,7 |

Fonte: PwC.

Para os propósitos das despesas de capital do projeto (CAPEX), também está assumido que o Estado da Bahia, como autoridade concedente, vai esforçar-se para reduzir a carga tributária do projeto e melhorar sua viabilidade. Até a data da licitação do projeto, essa redução já terá sido acordada ou até mesmo concedida pelas autoridades governamentais relevantes.

Além disso, os benefícios do regime REIDI foram considerados no que diz respeito ao CAPEX. No momento da inscrição no REIDI, é concedida suspensão do PIS e da COFINS sobre (i) a importação ou aquisição doméstica de máquinas, dispositivos, instrumentos e peças de equipamentos e materiais de construção destinados aos ativos fixos da empresa ou utilizados nos projetos concedidos com os benefícios, (ii) a aquisição ou importação de serviços ligados ao desenvolvimento do projeto; e (iii) pagamentos de locação relacionados ao desenvolvimento do projeto. Ele exonerou os valores do PIS e COFINS incidentes sobre as receitas do fornecedor relevante do Projeto, de acordo com as notas fiscais emitidas. Considerando o regime de PIS e COFINS geralmente aplicável aos contratantes do EPC. O valor da isenção normalmente equivale a 9,25% do valor faturado. O benefício pode ser reivindicado por 5 anos e é concedido a partir da data de aprovação do pedido. No modelo financeiro, foi assumido que o benefício seria concedido para os anos de 2021 a 2025 e reduziu o CAPEX em 8,47%¹ para esse período.

A tabela a seguir mostra o CAPEX após o ajuste devido ao reembolso do imposto.

Tabela 7-2: CAPEX de Após Ajustes

| Fases de Investimento | Fase 01 de Investimento | Fase 02 de Investimento | Fase 03 de Investimento | Total |
|--------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| Anos | 2021-2025 | 2029-2032 | 2039-2042 | |
| Investimento total de CAPEX (R\$ M) | 848 | 215 | 391 | 1.454 |
| CAPEX - 0 anos de depreciação | 7,5 | - | - | 7,5 |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | 45,1 | 9,8 | 37,3 | 92,2 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 33,8 | 1,8 | 6,1 | 41,7 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 761,7 | 203,4 | 347,1 | 1.312,3 |

Fonte: PwC.

7.2 Manutenção CAPEX

O CAPEX de manutenção foi projetado para a conservação e substituição dos novos ativos construídos durante a concessão e dos ativos pré-existentes, cuja responsabilidade pela conservação será transferida para a concessionária. A manutenção e as revisões gerais foram assumidas com base em diferentes categorias de investimento durante o período da concessão. As projeções para esse tipo de custo foram calculadas levando em consideração um planejamento detalhado do programa de manutenção com base na experiência do Consórcio.

O CAPEX de manutenção estimado em toda a concessão do Aeroporto é apresentado na Tabela 7-3.

¹ A quantidade bruta de Capex deve ser reduzida em 8,47% (1-(1/1+9.25%)) devido ao fato de que a redução de impostos é especificamente aplicada ao valor líquido do Capex.

Tabela 7-3: Manutenção CAPEX

| Valores em R\$ M | Total |
|---------------------------------------------------------------------|--------------|
| Valor de substituição dos ativos aeroportuários pré-existent | 1.001 |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | 61,7 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 54,0 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 885,0 |

Fonte: PwC.

A tabela abaixo mostra a projeção de CAPEX de manutenção para os anos selecionados:

Tabela 7-4: Projeção REPEX de manutenção

| Valores em R\$ M | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2039 | 2045 | 2055 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Total de REPEX de manutenção | 0,74 | 2,75 | 0,53 | 0,14 | 5,97 | 19,24 | 58,49 | 47,81 | 89,96 |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | - | - | - | - | - | - | - | 7,86 | 11,36 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 0,17 | 0,40 | 0,53 | - | 0,65 | 1,56 | 3,19 | 0,97 | 1,40 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 0,57 | 2,35 | - | 0,14 | 5,32 | 17,68 | 55,29 | 38,97 | 77,19 |

Fonte: PwC.

7.3 Investimento Consolidado

A projeção do investimento total a ser realizado pela concessionária é apresentada na Tabela 7-5, para um horizonte de anos selecionado que abrange aqueles que contêm investimentos em desenvolvimento.

Tabela 7-5: Projeção total de CAPEX, detalhada por classe de vida do ativo antes do ajuste

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|------------|-------------|-------------|
| CAPEX total (desenvolvimento + manutenção) | 59,6 | 160,0 | 258,7 | 314,9 | 169,2 | - | 4,3 | 61,4 | 90,0 |
| CAPEX - 0 anos de depreciação | 7,7 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 5 anos de depreciação | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | - | - | - | 24,2 | 25,1 | - | - | - | 11,4 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 5,9 | 9,2 | 13,7 | 15,8 | 4,4 | - | 0,4 | 3,2 | 1,4 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 46,0 | 150,8 | 245,0 | 274,9 | 139,7 | - | 3,9 | 58,2 | 77,2 |
| Total do CAPEX de manutenção | 23,8 | 18,5 | - | - | - | - | 2,7 | 58,5 | 90,0 |
| CAPEX - 0 anos de depreciação | 6,0 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 5 anos de depreciação | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | - | - | - | - | - | - | - | - | 11,4 |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | 5,9 | 6,1 | - | - | - | - | 0,4 | 3,2 | 1,4 |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 11,9 | 12,3 | - | - | - | - | 2,4 | 55,3 | 77,2 |
| Total do CAPEX de desenvolvimento | 35,8 | 141,5 | 258,7 | 314,9 | 169,2 | - | 1,6 | 2,9 | - |
| CAPEX - 0 anos de depreciação | 1,7 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 5 anos de depreciação | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAPEX - 10 anos de depreciação | - | - | - | 24,2 | 25,1 | - | - | - | - |
| CAPEX - 20 anos de depreciação | - | 3,0 | 13,7 | 15,8 | 4,4 | - | - | - | - |
| CAPEX - 30 anos de depreciação | 34,1 | 138,5 | 245,0 | 274,9 | 139,7 | - | 1,6 | 2,9 | - |

Fonte: PwC.

A Tabela 7-6 apresenta o CAPEX consolidado antes e depois dos ajustes descritos no capítulo 7-1.

Tabela 7-6: Projeção total de CAPEX: Antes e depois do ajuste

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|----------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|------------|-------------|-------------|
| Total do CAPEX antes do ajuste (desenvolvimento + manutenção) | 59,6 | 160,0 | 258,7 | 314,9 | 169,2 | - | 4,3 | 61,4 | 90,0 |
| Total do CAPEX após o ajuste (desenvolvimento + manutenção) | 56,6 | 148,0 | 236,8 | 288,3 | 154,8 | - | 4,3 | 61,4 | 90,0 |

Fonte: PwC.

8 AMORTIZAÇÃO

De acordo com o tratamento contábil e tributário brasileiro, não existem diferenças entre amortizações tributárias e contábeis. Portanto, a amortização do imposto e a amortização contábil que afetam o lucro antes do imposto de renda não foram calculadas separadamente.

Conforme exigido pelas normas contábeis e pelas melhores práticas no planejamento financeiro dos aeroportos, os ativos intangíveis são amortizados de acordo com a vida útil das respectivas classes de ativos, usando um método de amortização linear. Mais especificamente, os investimentos em três classes de ativos são capitalizados como ativo intangível e amortizados de acordo com o IFRIC 12 e IAS 38, respectivamente. Todos os ativos são divididos em classes de vida útil de 10, 25 e 30 anos. A amortização do CAPEX de manutenção capitalizado (REPEX) segue as mesmas diretrizes.

De acordo com os investimentos capitalizados, o terreno adquirido do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento de R\$ 6M é capitalizado como ativo intangível. O terreno é amortizado durante o novo período de concessão que começa em 2026 e termina em 2055 pelo método linear.

Além disso, o cálculo da amortização garante que os ativos intangíveis sejam completamente amortizados de acordo com o prazo da concessão de 30 anos terminando em 2055.

As projeções de amortização de acordo com o método linear são apresentadas na Tabela 8-1.

Tabela 8-1: Amortização pelo método linear

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|
| Amortização em linha reta | (3,6) | (8,2) | (8,2) | (8,2) | (8,2) | (33,7) | (33,8) | (52,1) | (338,5) |

Fonte: PwC.

9 CAPITAL DE GIRO

O capital de giro é calculado como a diferença entre ativos e passivos de curto prazo. Em 2055, último ano do período da concessão, os ativos e passivos de curto prazo e os itens do balanço patrimonial realizados no capital de giro são liquidados.

Após analisar as finanças históricas de outros aeroportos brasileiros, considerou-se que os ativos de curto prazo (incluindo contas a receber e outros ativos circulantes) correspondem, em média, a 16% da receita bruta total do período; e que o passivo de curto prazo (incluindo impostos a pagar, adiantamentos de clientes, entre outros) corresponde, em média, a 25% da receita bruta total do período. O capital de giro e sua variação anual foram projetados usando esses parâmetros. Além disso, as projeções de receita são mostradas na Tabela 9-1, a fim de obter uma compreensão mais sofisticada da relação entre esses parâmetros e capital de giro.

Tabela 9-1: Projeção de Capital de Giro

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Varição do capital circulante líquido | (0,9) | (0,7) | (0,1) | (0,1) | (0,1) | (1,1) | (0,6) | (0,0) | 29,8 |
| Variações no caixa operacional | (1,0) | (0,3) | (0,1) | (0,1) | (0,1) | (0,8) | (0,1) | (0,4) | 17,8 |
| Varição nas contas a receber de clientes | (6,2) | (2,0) | (0,4) | (0,4) | (0,4) | (5,5) | (0,8) | (2,7) | 115,4 |
| Mudanças em outros ativos circulantes | (8,7) | (2,8) | (0,5) | (0,6) | (0,5) | (7,7) | (1,1) | (3,8) | 160,5 |
| Mudanças nas contas a pagar | 1,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | (0,3) | 1,0 | (13,1) |
| Mudanças em outros passivos circulantes | 13,6 | 4,4 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 12,0 | 1,7 | 5,9 | (250,7) |
| Receita operacional total | 54,2 | 71,8 | 74,9 | 78,7 | 82,0 | 130,0 | 169,6 | 378,7 | 1.070,3 |

Fonte: PwC.

10 FINANCIAMENTO DE TERCEIROS

Os investimentos na primeira fase de investimento (de 2021 a 2025) são financiados com patrimônio e dívida de longo prazo. O valor da dívida cobrirá 80% do investimento e os 20% restantes serão financiados com patrimônio. Supõe-se que o patrimônio seja sorteado primeiro. A segunda (de 2029 a 2032) e a terceira fase de investimento (2039 a 2042) são totalmente financiadas com dívida. Em cada fase de investimento, foram contratados empréstimos de longo prazo com as seguintes especificações, de acordo com as condições atuais do mercado. As condições atuais de mercado foram derivadas de pesquisa de mercado e solicitação de mercado de investidores:

- Período de carência para empréstimos na fase de construção de cada investimento;
- Caixa operacional no valor de 2% da receita do Aeroporto
- Reembolso integral dos empréstimos até o final do período da concessão

Os demais parâmetros de financiamento, incluindo prazos, custos financeiros e sistema de amortização, também foram definidos com base nas condições solicitadas aos bancos, refletindo as condições de mercado. Mais especificamente, as taxas de juros correspondem aos créditos do BNB que permitem um período de carência de 8 anos para as duas primeiras fases de investimento. Supunha-se que as condições de financiamento de cada empréstimo não mudariam durante sua duração. As perdas operacionais e os pagamentos de juros durante a primeira fase de investimento devem ser financiados por empréstimos garantidos a curto prazo. Além disso, empréstimos a descoberto de curto prazo são necessários para financiar desequilíbrios de caixa no curto prazo. A taxa de juros desses empréstimos de cheque especial de curto prazo são 1,5% superior à taxa de juros do BNB, resultando em um total de 8% e que reflete as condições de mercado.

Os principais parâmetros das linhas de financiamento adotadas pelo modelo estão resumidos na Tabela 10-1.

Tabela 10-1: Principais condições das linhas de financiamento consideradas no modelo financeiro

| Fases de investimento | 1 | 2 | 3 | Empréstimos de curto prazo |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------------------------------|
| Período de carência | 8 | 8 | - | - |
| Total de anos de reembolso | 22 | 12 | 13 | - |
| Taxa de juro | 6,5% | 6,5% | 6,5% | 8% |
| Ritmo de pagamento de crédito | Gradual | Gradual | Gradual | - |
| Sistema de amortização | Linear | Linear | Linear | - |
| % de investimento | 80% | 100% | 100% | Com base no dinheiro necessário |

Fonte: PwC.

Sempre que necessário, o valor das prestações de pagamento foi reduzido, a fim de compatibilizar os termos dos empréstimos com a duração da concessão. Vale ressaltar que, devido à curta duração do empréstimo 3, não há período de carência.

As principais características das fases de investimento e financiamento são apresentadas na Tabela 10-2.

A geração de caixa da concessão é suficiente para permitir o aumento do nível máximo de financiamento, uma vez que atende aos regulamentos de conformidade. Note-se que os valores de investimento são os valores ajustados de CAPEX descritos no capítulo 7.

Tabela 10-2: Principais características das fases de financiamento

| Fases de investimento | 1 | 2 | 3 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Período de colheita | 2021-2025 | 2029-2032 | 2039-2042 |
| Duração (anos) | 5 | 4 | 4 |
| Total de CAPEX (R \$ M) | 848 | 215 | 391 |
| % da dívida de CAPEX | 80% | 100% | 100% |
| % do patrimônio líquido de CAPEX | 20% | 0% | 0% |

Fonte: PwC.

A consideração dessas premissas de financiamento resulta em uma projeção dos fluxos financeiros de captações, pagamentos de juros e amortizações, apresentados na Tabela 10-3. Cabe ressaltar que os fluxos de serviços da dívida são apresentados nesta tabela apenas para os anos selecionados, de acordo com a norma do relatório, mas não refletem todos os investimentos apresentados nas demonstrações financeiras completas anexas.

Tabela 10-3: Projeção de fluxos financeiros associados a empréstimos

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|----------------------------------------|-------------|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Fluxos financeiros totais | 20,6 | 9,5 | 225,1 | 278,9 | 153,8 | (33,8) | (52,5) | (76,0) | (64,8) |
| Captação de empréstimos de longo prazo | - | - | 235,4 | 288,3 | 154,8 | - | 1,6 | 2,9 | - |
| Redenção | - | - | - | - | - | - | - | (30,8) | (60,9) |
| Alterar dívida de curto prazo | 21,4 | 11,6 | (8,1) | 7,6 | 35,6 | 14,4 | (4,4) | (0,0) | 0,0 |
| Juros pagos | (0,8) | (2,1) | (2,2) | (16,9) | (36,6) | (48,2) | (49,7) | (48,1) | (4,0) |

Fonte: PwC.

Para fins contábeis, de acordo com a IAS 23, os encargos financeiros incorridos durante a construção ou produção dos ativos foram ativados (ou seja, reconhecidos como um aumento nos ativos). Os ativos são incluídos no ativo intangível e amortizados ao longo da vida. A tabela mostra a composição das despesas de juros em despesas de juros capitalizados e despesas de juros que são reconhecidas na demonstração do resultado (não capitalizadas) no exercício em que ocorrem na Tabela 10-4.

Tabela 10-4: Projeção de despesas financeiras

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Total de despesas financeiras | (0,8) | (2,1) | (2,2) | (16,9) | (36,6) | (48,2) | 49,7 | (48,1) | (4,0) |
| Interesses ativados | - | - | - | (15,3) | (34,0) | - | - | - | - |
| Interesses não ativados | (0,8) | (2,1) | (2,2) | (1,6) | (2,6) | (48,2) | (49,7) | (48,1) | (4,0) |

Fonte: PwC.

11 RESULTADO FINANCEIRO

Conforme os juros, impostos e dividendos são pagos ao final do período anual de negócios, existe caixa suficiente entre o início e o final de um período comercial que será investido à taxa SELIC brasileira (6%). A projeção dessas receitas financeiras é apresentada na Tabela 11-1.

Tabela 11-1: Projeção de receita financeira

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Receitas financeiras | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 2,5 | 13,5 |
| Base para receitas de juros | 1,0 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 2,3 | 3,0 | 41,6 | 225,2 |
| Taxa de juro | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% |

Fonte: PwC.

12 IMPOSTO DE RENDA

O imposto de renda corporativo (IRPJ) é calculado à alíquota fixa de 15% sobre o lucro tributável anual, usando o método dos 'lucros reais' ou o método dos 'lucros presumidos'. Os contribuintes corporativos também estão sujeitos a uma sobretaxa de 10% sobre o lucro tributável anual superior a R \$ 240.000. Além disso, todas as pessoas jurídicas estão geralmente sujeitas à CSLL, uma taxa de 9%.

Devido ao tamanho e à receita líquida planejada da concessionária, é pressuposto no modelo financeiro que a empresa aplique o método do lucro real para determinar o imposto de renda. Consequentemente, o lucro tributável é geralmente determinado subtraindo todas as deduções permitidas (por exemplo, despesas ordinárias e necessárias) do lucro bruto e fazendo outros ajustes relevantes.

Como base tributária para a determinação do imposto de renda, o EBT foi levado em consideração no modelo financeiro. Supõe-se que haverá apenas pequenas diferenças entre a receita de acordo com o BR GAAP e o imposto BR GAAP. O mesmo se aplica às despesas não dedutíveis. Como essas diferenças são insignificantes, elas não foram levadas em consideração no modelo.

Os prejuízos fiscais (para fins de IRPJ e CSLL) podem ser transportados sem qualquer limitação de tempo. No entanto, o prejuízo fiscal não pode reduzir o lucro tributável em mais de 30% do seu valor antes da compensação do prejuízo fiscal em si (e está sujeito a certas regras de recuperação de prejuízos). No modelo, as perdas transitadas foram levadas em consideração de acordo com as premissas descritas acima.

O cálculo foi realizado sob duas perspectivas. Na primeira situação, mostrada na tabela a seguir, a empresa foi vista de uma perspectiva desalavancada. Dessa forma, não há despesas com juros que reduzam a base tributária.

As empresas que estão localizadas e operam na área da SUDENE (Estado da Bahia entre outros) podem solicitar benefícios de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) – por exemplo, a redução de 75% sobre o IRPJ devido calculado sobre o lucro da exploração. Teoricamente, assumindo que a Concessionária estaria sujeita a uma redução de IRPJ correspondente a 75% do IRPJ ao calculado sobre seu lucro de exploração, ao conceder os benefícios da SUDENE, a alíquota efetiva do IRPJ poderia cair para um mínimo de 6,25% (em um cenário em que o lucro da exploração é igual ao lucro líquido).

A redução de 75% sobre o IRPJ e adicional é calculada com base no lucro da exploração, que é o lucro líquido do período, antes da dedução da provisão para o imposto de renda, ajustada por algumas exclusões, tais como: (i) receitas financeiras que excedam as despesas financeiras; (ii) ganhos e perdas de patrimônio líquido detidos; (iii) renda não operacional; (iv) rendimentos de transações no exterior; entre outros.

O benefício é concedido por apenas 10 anos. O primeiro ano de fruição foi aquele que se segue ao que o Projeto entra em operação. Ao atingir mais de 20% de sua capacidade prevista, o Projeto será considerado em operação. No primeiro ano seguinte, a Concessionária poderá aproveitar a redução do IRPJ para este ano e para os próximos 9 anos.

De acordo com o planejamento, o novo aeroporto entrará em operação a partir de 2026. Uma

vez que são esperados lucros a partir de 2031, o efeito da SUDENE se torna material.²

Tabela 12-1: Impostos (100% do patrimônio financiado)

| Valores em R\$ M | 2023 | 2031 | 2031 | 2033 | 2034 | 2035 | 2039 | 2049 | 2055 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| IRPJ | (0,2) | (7,5) | (8,5) | (8,9) | (10,5) | (11,6) | (16,4) | (38,8) | (35,5) |
| Sobretaxa | (0,1) | (5,0) | (5,6) | (5,9) | (6,9) | (7,7) | (10,9) | (25,8) | (23,6) |
| SUDENE | - | 9,4 | 10,6 | 11,2 | 13,1 | 14,5 | - | - | - |
| CSLL | (0,1) | (4,5) | (5,1) | (5,4) | (6,3) | (7,0) | (9,8) | (23,3) | (21,3) |
| Total | (0,5) | (7,6) | (8,6) | (9,1) | (10,6) | (11,8) | (37,1) | (87,9) | (80,4) |
| Taxa de imposto | -22,7% | -15,2% | -15,2% | -15,2% | -15,2% | -15,2% | -34,0% | -34,0% | -34,0% |

Fonte: PwC.

Tabela 12-2: Impostos (empresa alavancada)

| Valores em R\$ M | 2023 | 2031 | 2031 | 2033 | 2034 | 2035 | 2039 | 2049 | 2055 |
|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| IRPJ | (0,0) | (0,2) | (1,1) | (0,1) | (1,3) | (2,3) | (6,4) | (34,7) | (36,4) |
| Sobretaxa | - | (0,1) | (0,7) | (0,1) | (0,8) | (1,5) | (4,3) | (23,1) | (24,2) |
| SUDENE | - | 0,3 | 1,9 | 0,2 | 2,1 | 3,8 | - | - | - |
| CSLL | (0,0) | (0,1) | (0,7) | (0,1) | (0,8) | (1,4) | (3,9) | (20,8) | (21,8) |
| Total | (0,0) | (0,1) | (0,7) | (0,1) | (0,8) | (1,4) | (14,6) | (78,5) | (82,4) |
| Taxa de imposto | -16,8% | -6,3% | -6,3% | -6,3% | -6,3% | -6,3% | -23,8% | -34,0% | -34,0% |

Fonte: PwC.

² Observe que a Tabela 12-1 e Tabela 12-2 mostram anos diferentes em comparação com as tabelas anteriores do estudo. Isso se deve ao efeito fiscal da SUDENE, que deve ser demonstrado neste momento. O anexo 1 mostra todas as tabelas, incluindo fundos de consideração. Para efeitos deste estudo, presumiu-se que os fundos de consideração são levados em conta na determinação do lucro da exploração e do efeito fiscal da SUDENE. Assim, assumimos que os fundos de consideração levarão a rendimentos tributáveis. Por favor, consulte o anexo 1.

SEÇÃO II - RESULTADOS DA AVALIAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA DA CONCESSÃO

Esta seção apresenta e discute os resultados da avaliação econômico-financeira da concessão aeroportuária.

13 AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE FINANCEIRA DA CONCESSÃO

Este capítulo consolida os parâmetros financeiros discutidos nos capítulos anteriores do relatório e determina a viabilidade financeira da concessão do aeroporto usando um modelo de fluxo de caixa descontado.

O projeto de concessão proposto será considerado viável se a soma dos fluxos de caixa sobre a concessão (positiva e negativa) descontada pelo custo de capital produzir um valor presente líquido (VPL) maior ou igual a zero.

A avaliação de viabilidade da concessão aeroportuária levou em consideração o custo real de capital (WACC³) de 8,5% p.a.

O cálculo do fluxo de caixa livre para a empresa é composto por receita operacional, ajustada para refletir apenas efeitos de caixa, menos pagamento de impostos, mudanças no capital de giro e despesas de CAPEX, como pode ser visto na Tabela 13-1.

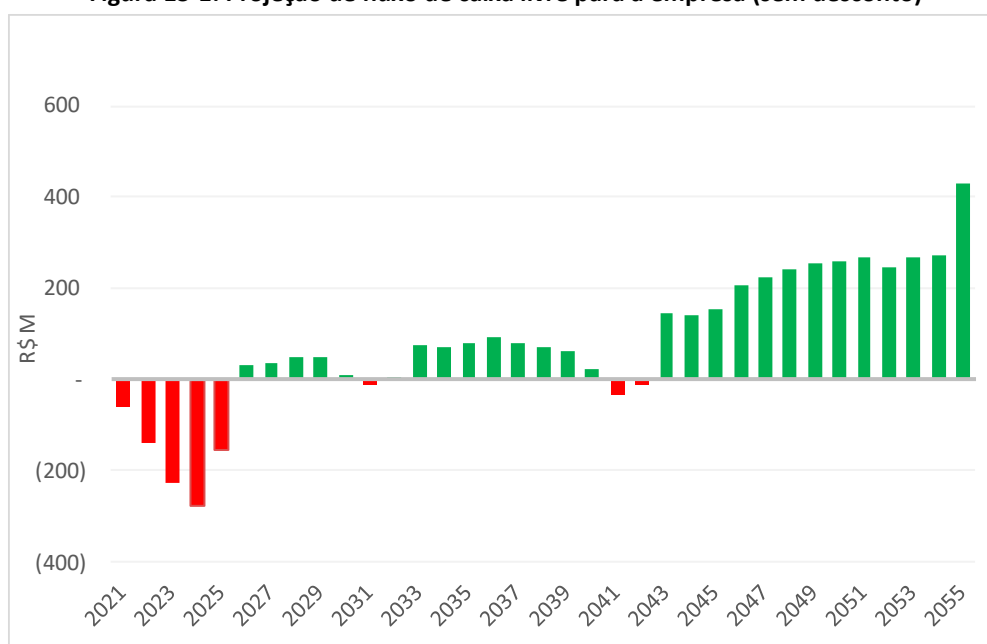
³ *Custo Médio ponderado de Capital*, ou custo médio ponderado de capital. Nota: Não é possível avaliar com certeza as implicações do COVID-19 sobre o novo aeroporto Porto Seguro, ambos geralmente em termos de quanto tempo a crise atual pode durar e, mais especificamente, em termos de seu impacto nos negócios do aeroporto. O novo aeroporto provavelmente enfrentará problemas significativos de fornecimento se sua cadeia de suprimentos incluir empresas em regiões onde as autoridades implementaram, ou podem implementar, medidas para conter e/ou impedir a disseminação do COVID-19. Da mesma forma, a demanda por serviços pode ser significativamente impactada. Não modificamos suas projeções de curto prazo para tentar mostrar um possível resultado; também não considerou o impacto potencial em itens de balanço, como prejuízo a ativos (como ativos fixos, investimentos, recebíveis), ou passivos e provisões (incluindo potenciais sinistros). Na medida em que tentamos formar uma visão do potencial impacto do COVID-19 em seus negócios, incluímos uma análise de sensibilidade do WACC. Aumentamos o WACC em 1%, em 2% e 3%. Analisamos o NPV antes da subvenção, bem como a subvenção necessária para a obtenção de um NPV de 0. Um WACC de 9,5% resultaria em um NPV negativo de R\$ 211 M e fundos mensais de R\$ 2,32 Milhões. Um WACC de 10,5% resultaria em um VBP negativo de R\$ 264 Milhões e fundos mensais de R\$ 3,44 M. Um WACC de 11,5% resultaria em um NPV negativo de R\$ 303 M e fundos mensais de R\$ 4,6 Milhões.

Tabela 13-1: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa

| Valores em R\$ M | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2029 | 2039 | 2055 |
|------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| EBITDA | (1,9) | 9,6 | 10,4 | 9,4 | 1,0 | 34,8 | 57,3 | 159,1 | 571,4 |
| Renda não monetária | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Variações no caixa operacional | (1,0) | (0,3) | (0,1) | (0,1) | (0,1) | (0,8) | (0,1) | (0,4) | 17,8 |
| Varição nas contas a receber de clientes | (6,2) | (2,0) | (0,4) | (0,4) | (0,4) | (5,5) | (0,8) | (2,7) | 115,4 |
| Mudanças em outros ativos circulantes | (8,7) | (2,8) | (0,5) | (0,6) | (0,5) | (7,7) | (1,1) | (3,8) | 160,5 |
| Mudanças nas contas a pagar | 1,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | (0,3) | 1,0 | (13,1) |
| Mudanças em outros passivos circulantes | 13,6 | 4,4 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 12,0 | 1,7 | 5,9 | (250,7) |
| Impostos | - | - | (0,0) | - | - | - | - | (14,6) | (82,4) |
| Investir fluxos de caixa (CAPEX) | (56,6) | (148,0) | (236,8) | (288,3) | (154,8) | - | (4,3) | (61,4) | (90,0) |
| Fluxo de caixa para a empresa | (59,4) | (139,1) | (226,5) | (279,0) | (153,9) | 33,7 | 52,3 | 83,1 | 428,9 |

Fonte: PwC.

Figura 13-1: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa (sem desconto)



Fonte: PwC.

Note-se que:

- Os investimentos previstos na primeira fase do plano de desenvolvimento e expansão do aeroporto excedem a capacidade de gerar recursos, exigindo a injeção de recursos patrimoniais e de dívida;
- Antes de considerar o pagamento dos fundos de contribuição, o projeto geraria fluxos de caixa

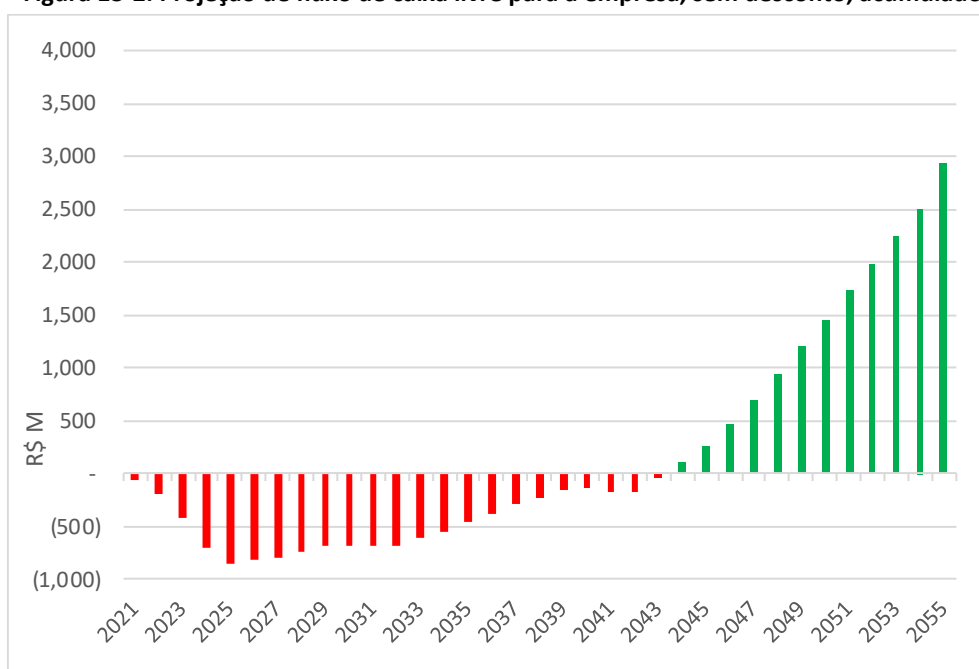
positivos a partir do 6º ano (2026), com aumento de caixa à medida que o tamanho das operações cresce e o aeroporto se beneficia de economias de escala;

- A queda nos fluxos de caixa nos anos 2030-2032 e 2040-2043 corresponde às despesas de CAPEX intensivas em fluxo de caixa previstas na 2ª e 3ª fases dos investimentos em desenvolvimento. Deve-se enfatizar que a geração operacional de fluxo de caixa no ano 2031 e 2041-2042 não é suficiente para pagar o respectivo CAPEX do ano, exigindo a injeção de mais recursos da dívida.
- O aumento substancial do fluxo de caixa no último ano de concessão deve-se à liquidação do capital de giro.

A **Taxa Interna de Retorno (TIR)** do fluxo de caixa livre para a empresa é de **7,1% p.a. nominal**, abaixo do custo de capital do projeto de 8,5% p.a.

A Figura 13-2 apresenta os fluxos de caixa livres acumulados ao longo da vida da concessão. Observe que a **exposição financeira máxima** do projeto para a empresa é de **R\$ 859 M**, ocorrendo em 2025⁴ e o **prazo de retorno**⁵ é de **23 anos**.

Figura 13-2: Projeção de fluxo de caixa livre para a empresa, sem desconto, acumulado



Fonte: PwC.

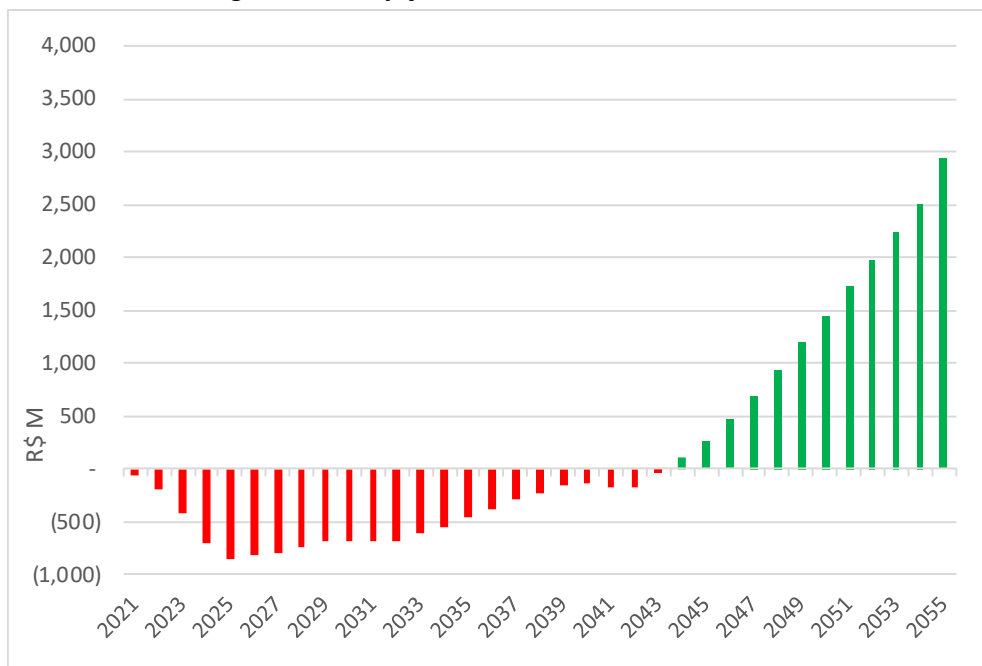
Finalmente, são considerados o valor temporal dos fluxos financeiros e o risco associado aos fluxos de caixa. Usando o WACC de 8,5%, os fluxos de caixa descontados são mostrados na Figura 13-3 abaixo. Note-se que o período de retorno não é mais fornecido, o que significa que o **desembolso**

⁴A exposição máxima corresponde à maior necessidade de contribuição acumulada a ser suportada pelo proprietário do projeto.

⁵ Ou seja, o tempo necessário para que a quantidade acumulada de fluxos de caixa livres não descontados se torne positiva e o projeto tenha gerado mais caixa do que consumido (em termos não descontados e a preços constantes).

inicial de caixa nunca será recuperado durante a vida útil do projeto.

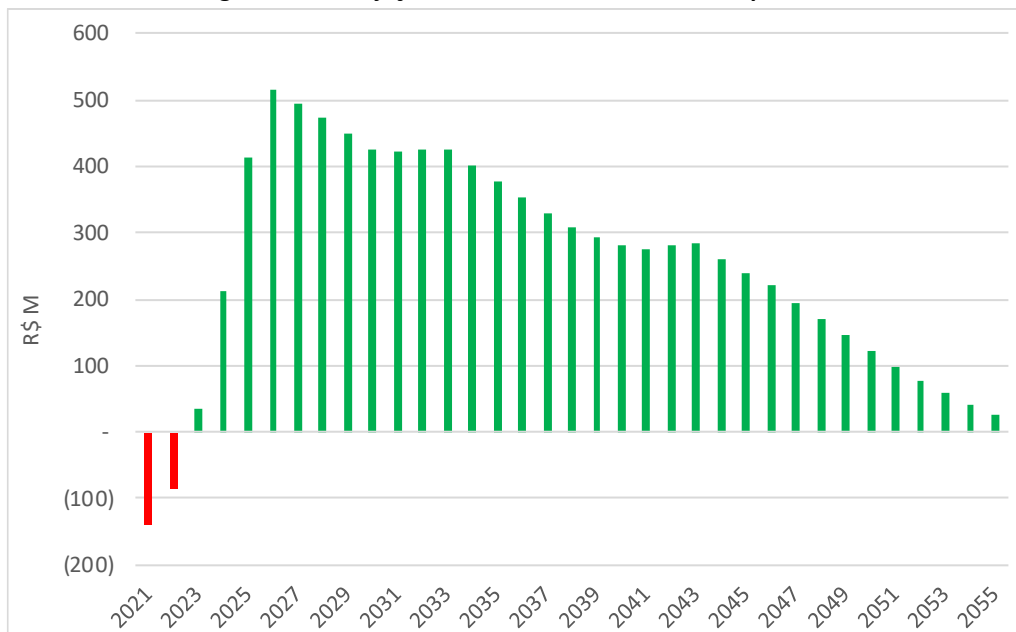
Figura 13-3: Projeção de fluxos de caixa descontados



Fonte: PwC.

Além disso, os fluxos anuais resultantes foram acumulados, obtendo-se a projeção do valor presente líquido acumulado em cada período da concessão, como pode ser visto na Figura 13-4 abaixo.

Figura 13-4: Projeção do VPL acumulado em cada período



Fonte: PwC.

Pode-se concluir que a concessão **gera um VPL (valor presente líquido) negativo de R\$ 139,4 M** (ao custo de capital de 8,5% a.a. nominal). Dessa forma, o projeto fornece um retorno abaixo do custo de capital exigido por seus provedores de capital ao longo de um prazo de concessão de 30 anos.

Consequentemente, a viabilidade financeira da concessão do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento em relação ao projeto proposto é refutada. O projeto falha ao fornecer um VPL positivo. **Espera-se que qualquer entidade privada que supere este projeto observe uma diminuição em seu valor firme equivalente ao VPL negativo. Como resultado, o projeto do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento exige fundos para gerar um resultado positivo para entidades privadas.**

14 FUNDOS DE CONSIDERAÇÃO DA AUTORIDADE CONCEDENTE (CONCESSÃO PATROCINADA)

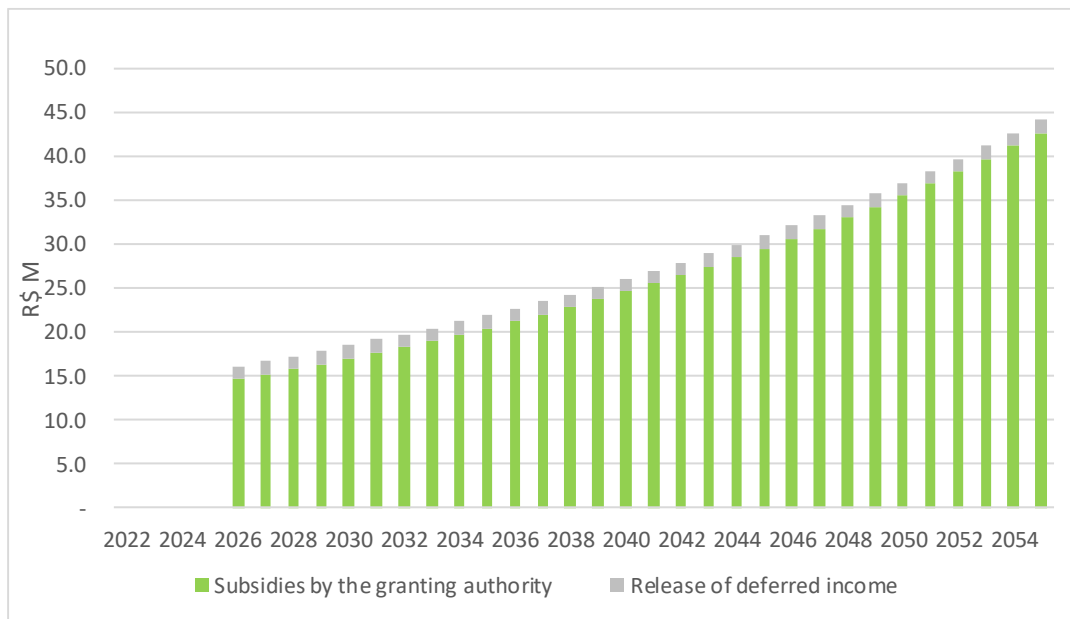
Uma vez analisada a viabilidade financeira da concessão, é possível determinar a quantia de fundos que permitiria à concessionária obter um retorno justo para o padrão de risco do empreendimento (ou seja, exatamente igual ao custo de capital). Os pagamentos do fundo de consideração são feitos pelo Estado da Bahia.

Devido ao VPL negativo de R \$ 139,4 M, a concessionária receberá os seguintes fluxos de compensação (além das receitas operacionais baseadas em tarifas de passageiros / companhias aéreas):

- **Pagamento fixo mensal** do Estado da Bahia (poder concedente)
 - Contribuição: Transferência de propriedade **existente aeroporto BPS** para a concessionária mediante o comissionamento do novo aeroporto
- a. Os pagamentos mensais do poder concedente são necessários para garantir um modelo de parceria público-privada sob a modalidade de concessão patrocinada para a construção e operação do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento. O valor exigido será um pagamento mensal fixo de aproximadamente R \$ 1,22M (indexado pela taxa de inflação brasileira) para garantir um VPL de 0.
 - b. O valor de mercado de terreno do Aeroporto de Porto Seguro existente é estimado em R\$ 45 M, vide Anexo 2 do Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins. A revenda do imóvel financiará parcialmente partes dos investimentos necessários durante as três fases de investimento e os investimentos em andamento. A propriedade está planejada para ser vendida em 2026 e supõe-se que a receita diferida será liberada todos os anos até 2055 (a cada ano 3% a.a. do preço de venda do terreno).

O pagamento mensal pelo Estado da Bahia e os fluxos de caixa estimados não descontados recebidos com a revenda do imóvel são mostrados na Figura 14-1. Consulte o ANEXO para ver a demonstração do fluxo de caixa, o balanço patrimonial e a demonstração de resultados que **incluem** os fluxos de compensação acima mencionados.

Figura 14-1: Projeção do fundo de contribuição



Fonte: PwC.

14.1 Nota sobre Tratamento Contábil

De acordo com a IAS 20.23, a concessão do governo à propriedade da BPS é um ativo não monetário que será transferido para uso da concessionária. Portanto, os especialistas determinaram o valor justo do imóvel e tanto a concessão quanto o ativo é contabilizado pelo valor justo no balanço patrimonial do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento. Consequentemente, a contrapartida é efetuada assim que uma entrada de caixa é concedida e a receita diferida será liberada posteriormente. A receita diferida reconhecida em relação à propriedade concedida será dissolvida usando um método pro rata até 2055. Como resultado, a contribuição também é tributada anualmente proporcionalmente pelo prazo da concessão.

Devido a um impacto insignificante na avaliação, os pagamentos fixos anuais foram reconhecidos apenas no resultado do exercício em subvenção e não no balanço patrimonial.

15 AVALIAÇÃO DA ATRATIVIDADE DO PROJETO AO ACIONISTA

Este capítulo avalia a atratividade do projeto na perspectiva dos acionistas, considerando os fundos de consideração do governo regional. A ideia é permitir que o investidor avalie o investimento na perspectiva da entidade privada, sujeita às condições de financiamento derivadas do mercado de capitais.

Note-se que este capítulo não substitui e não se destina a substituir uma análise diligente da parte interessada para possibilitar ofertas para a concessão do aeroporto em questão. Oferece apenas um conjunto de informações complementares sobre a avaliação da atratividade para investidores privados, gerando maior confiança ao concedente da viabilidade da concessão e ao investidor para orientar sua oferta no processo de licitação.

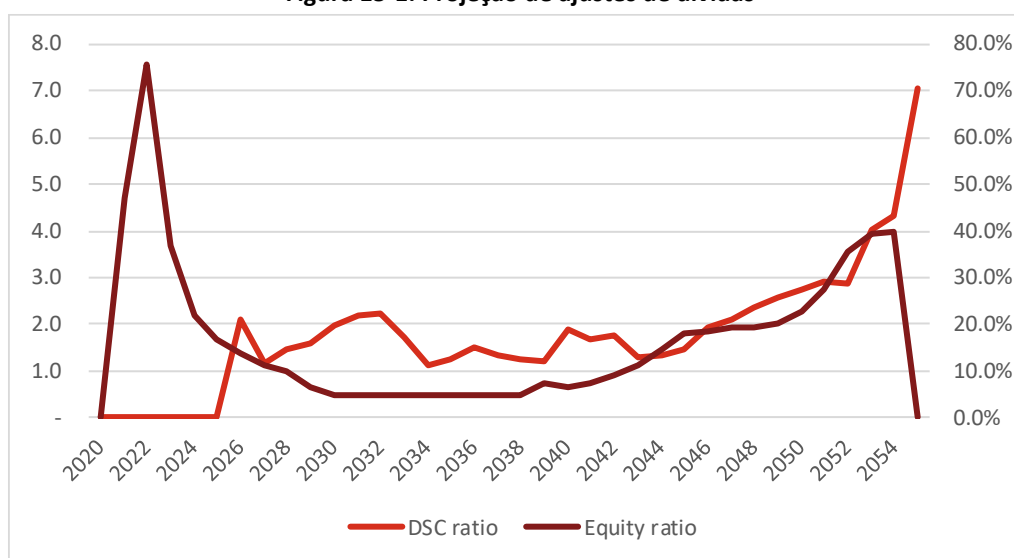
Como premissa da modelagem financeira, buscamos maximizar a distribuição dos fluxos de caixa aos acionistas, cumprindo as obrigações associadas ao patrimônio, por meio das seguintes considerações:

- Distribuição de todo o dinheiro, que excede o dinheiro necessário para as operações.
- O índice de equivalência patrimonial das concessionárias não deve cair abaixo de 5%

Se outras condições forem atendidas, o modelo maximiza a distribuição de recursos aos acionistas, limitada à disponibilidade de patrimônio e caixa.

Devido ao longo período de planejamento e à quantidade resultante de dados, foi decidido apresentar os resultados da simulação financeira completa da concessão no ANEXO 1. Esses resultados permitem avaliar a capacidade de pagamento dos empréstimos e avaliar a rentabilidade para o investidor.

Figura 15-1: Projeção de ajustes de dívidas



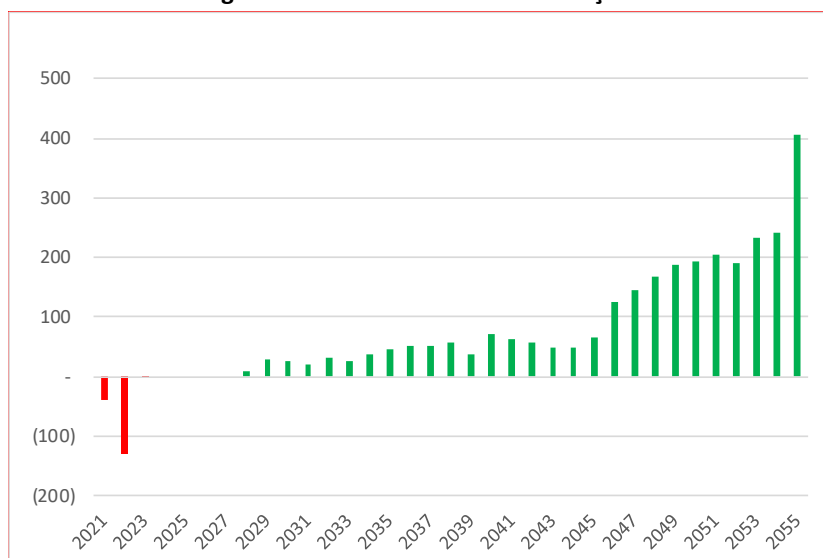
Fonte: PwC.

Assumiu-se que não havia obrigação de resgate durante os primeiros 8 anos do empréstimo

para a fase 1 (2026 - 2033) e para os empréstimos da fase 2 (2033 - 2040). A capacidade de reembolsar os empréstimos é expressa pelo Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (“DSCR”) e é mostrada na Figura 15-1 acima. O DSCR⁶ mínimo acima de 1,1 indica que o projeto de concessão proposto tem capacidade para honrar o compromisso de financiamento em cada período.

Os fluxos de contribuição e dividendos para os acionistas têm um perfil diferente dos fluxos de caixa livres para a empresa. Nos anos 2021 a 2022, será utilizado um capital social de um total de R\$ 170 milhões serão sorteados para financiar os investimentos da fase 1. Presumiu-se que 20% do investimento original de R\$ 848 milhões (após redução de impostos REIDI e incluindo o preço de compra de terrenos do novo aeroporto). A Figura 15-2 a seguir mostra a contribuição do patrimônio líquido e a distribuição de dividendos do projeto do aeroporto.

Figura 15-2: Fluxos de caixa sobre ações



Fonte: PwC.

- Nenhum dividendo será pago até 2028, pois o crédito em conta corrente deve ser reembolsado antes que uma distribuição possa ocorrer.
- A partir do ano de 2028, os dividendos serão distribuídos. Até 2038, nem todos os saldos de caixa podem ser distribuídos para manter um índice patrimonial de pelo menos 5%. A partir de 2039, todos os saldos em dinheiro serão distribuídos. Os dividendos aumentarão até 2055 devido ao desenvolvimento positivo dos negócios do aeroporto.

A taxa de retorno ao acionista foi calculada com base na distribuição de dividendos. Esse método indica um retorno médio anual nominal de 13,5% para o acionista (IRR).

⁶ DSCR é igual ao fluxo de caixa antes do serviço da dívida (excluindo o CAPEX de extensão) dividido pelos serviços da dívida. Fluxo de caixa antes do serviço da dívida (excluindo extensão CAPEX) = Fluxo de caixa operacional após impostos - REPEX. Não incluímos a extensão do CAPEX (fases 2 e 3) no cálculo do DSCR, pois eles não são classificados como fluxos de caixa operacionais. Além disso, esses investimentos são refinanciados com novos empréstimos. Serviço da dívida = Resgate de empréstimos de longo prazo + juros de empréstimos de longo prazo na fase operacional (os juros durante as fases de construção não pertencem às operações do aeroporto, portanto, não são levados em consideração no cálculo do DSCR). Os juros de novos empréstimos para CAPEX de extensão são capitalizados, sendo considerados somente após a finalização da fase de construção.

16 AVALIAÇÃO ECONÔMICA DO PROJETO⁷

O novo Aeroporto da Costa do Descobrimento trará benefícios adicionais para a economia brasileira em geral- governos federais e estaduais, famílias e empresas - fornecendo, entre outros, mais geração de empregos, receita tributária, melhorias no transporte internacional e conectividade. Nesta seção, primeiro, são apresentados os impactos quantitativos sobre o valor adicionado, as receitas tributárias e o número de empregos na economia brasileira (consulte a seção 16.1). Em seguida, possíveis impactos adicionais são descritos (consulte a seção 16.2) e, finalmente, a metodologia e os dados estatísticos usados para calcular os impactos quantitativos são descritos (consulte a seção 16.3).

16.1 Impactos quantitativos para a Economia Brasileira

Esta seção apresenta os impactos desencadeados pelas despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento no valor adicionado, receita tributária e número de empregos.

Para o cálculo dos impactos quantitativos foram considerados três efeitos:

- **Efeitos diretos:** efeitos decorrentes de gastos de capital e gastos durante a operação do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento (por exemplo, trabalho para criação da infraestrutura necessária, como construção de pistas e terminais de passageiros, compra de bens e serviços como móveis ou balcões, seguros, custos TI, custos de marketing) são definidos como efeitos diretos.
- **Efeitos indiretos:** efeitos indiretos são gerados por fornecedores de bens e serviços intermediários em toda a cadeia de suprimentos (indústrias "downstream") que apoiam as atividades no aeroporto (por exemplo, atividades de refino de petróleo, fornecimento de alimentos para serviços de catering (a bordo), agências de viagens).
- **Efeitos induzidos:** efeitos decorrentes dos gastos de consumo dos funcionários na economia brasileira (por exemplo, gastos com renda em restaurantes, creche, cabeleireiro) são definidos como efeitos induzidos.

O cálculo dos impactos é baseado nas despesas (OPEX e CAPEX) decorrentes do projeto (em linha com as estimativas apresentadas no capítulo 7). A criação de empregos, os pagamentos de impostos (reduzidos por benefícios governamentais) e as receitas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento (conforme descrito nos capítulos 3 e 5) não estão incluídos nos resultados mostrados abaixo. Os impactos foram calculados usando uma metodologia de entrada / saída.

Valor adicionado desencadeado pelos gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento

Além das receitas da operadora do aeroporto, as despesas do projeto (OPEX⁸ e CAPEX) desencadeia impactos positivos visíveis para a economia brasileira. Em termos de valor adicionado, os efeitos diretos para a economia são de, na média, R\$ 104 milhões por ano (entre 2021 e 2055). Mais valor agregado é gerado pelos fornecedores de bens e serviços intermediários em toda a cadeia de

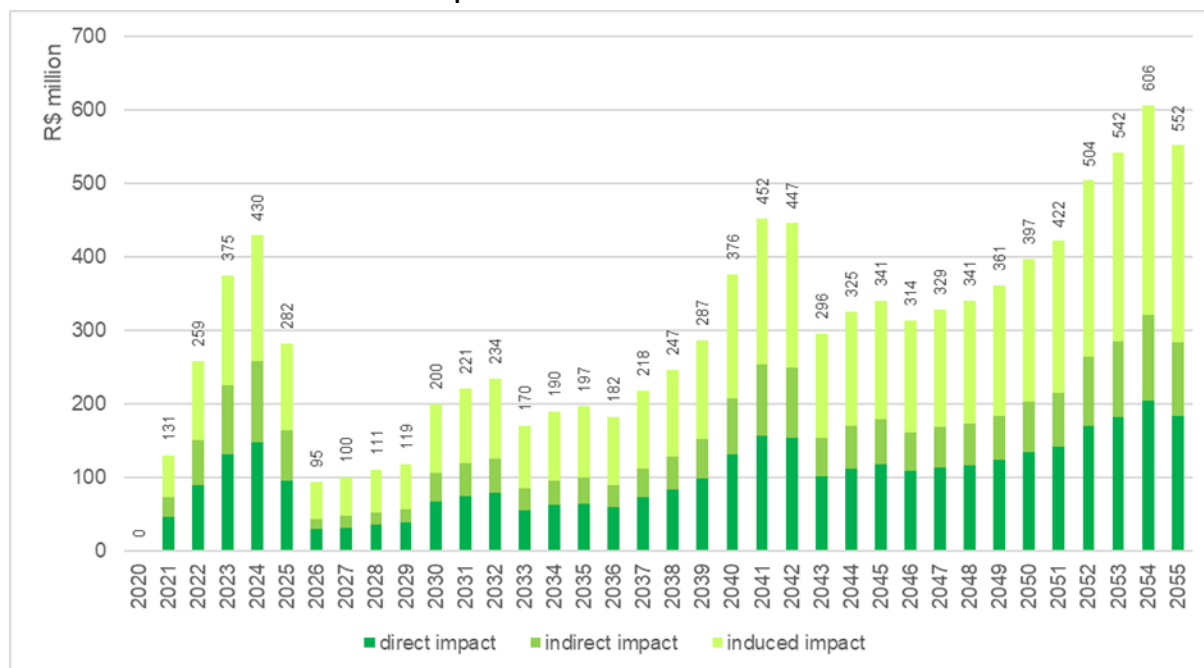
⁷ Please note that the numerical basis of chapter 16 refers to an older version of the business plan, but this does not change the core messages of this chapter.

⁸OPEX excluindo despesas de funcionários.

suprimentos (em média R\$ 58 milhões por ano) e pelo consumo dos funcionários (em média R\$ 142 milhões por ano).

O desenvolvimento do valor adicionado ao longo do tempo é mostrado na Figura 16-1. Os picos da curva estão relacionados às despesas de investimento e reinvestimento nesses anos.

Figura 16-1: Valor agregado estimado para a economia brasileira desencadeado pelos gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento

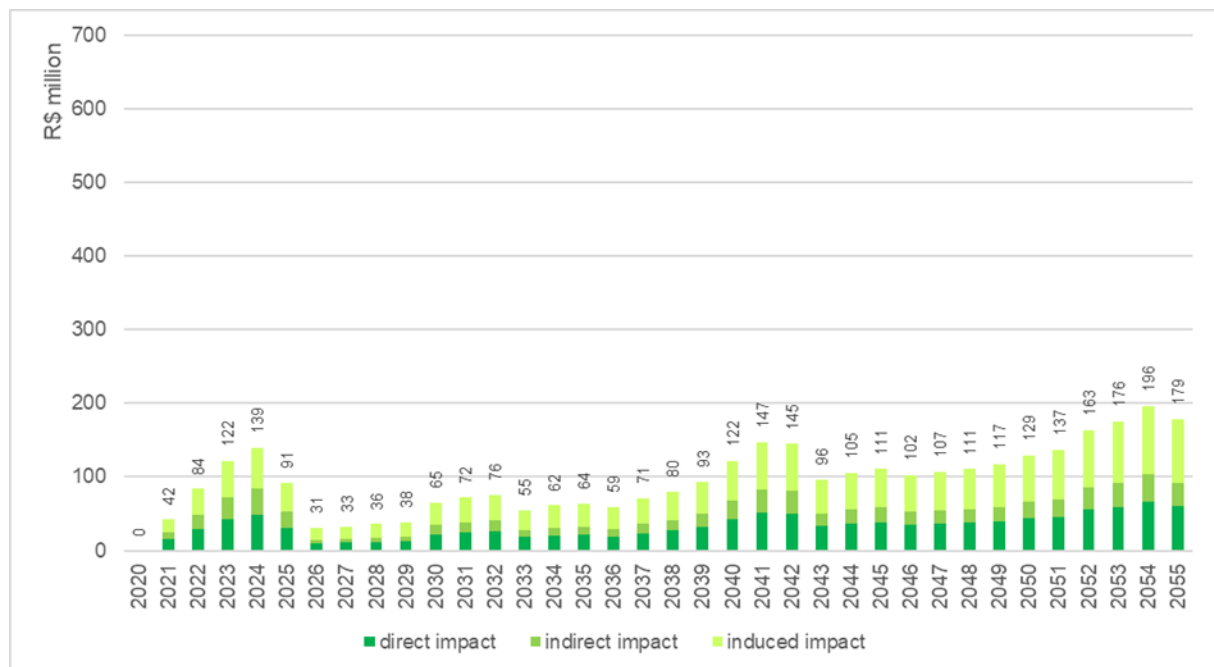


Fonte: PwC.

Receitas tributárias desencadeadas por gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento

Além dos pagamentos de impostos (reduzidos por benefícios governamentais) do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento, as despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento geram mais receitas tributárias para o setor público brasileiro: Com base nos impactos calculados sobre o valor adicionado, a receita tributária adicional desencadeada pelas despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento é estimada em R\$ 99 milhões por ano (soma dos impactos diretos, indiretos e induzidos). As estimativas anuais para as receitas tributárias são apresentadas na Figura 16-2.

Figura 16-2: Receitas tributárias estimadas desencadeadas pelos gastos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento

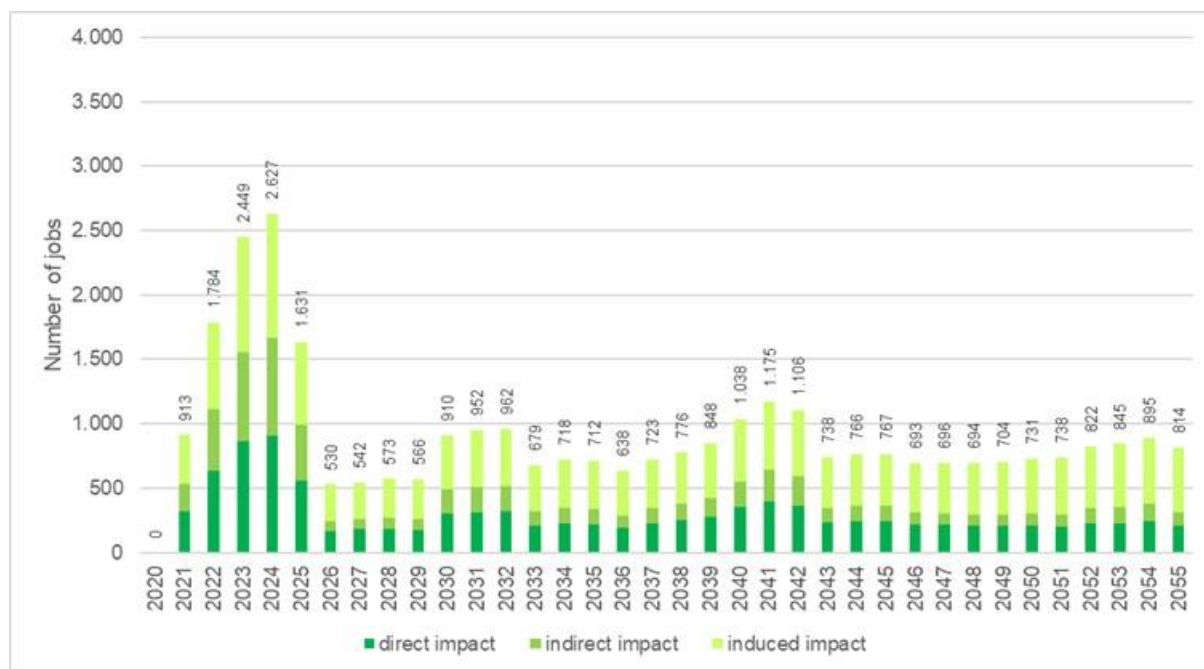


Fonte: PwC.

Número de empregos gerados pelas despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento

Por fim, é estimado o número de empregos decorrentes das despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento. Para fornecer bens e serviços intermediários, são necessários mais funcionários dos fornecedores. Portanto, além dos funcionários do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento, o projeto garante em média 936 empregos por ano. As estimativas para o número de empregos por ano por empregadores são apresentadas na Figura 16-3.

Figura 16-3: Número estimado de empregos desencadeados pelas despesas do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento



Fonte: PwC.

16.2 Outros impactos qualitativos para a economia brasileira

Além dos impactos descritos na seção anterior, muitos estudos mencionam impactos econômicos e sociais adicionais causados pelo transporte aéreo.⁹ Portanto, outros impactos positivos para a economia brasileira podem resultar da operação do aeroporto:

- Os aeroportos são importantes para o desenvolvimento das economias locais, bem como para a aglomeração da indústria. Eles fornecem acesso ao transporte aéreo global e, assim, facilitam o ambiente comercial, pois podem ser usadas rotas comerciais adicionais (além do transporte terrestre e marítimo). Devido à proximidade imediata das áreas metropolitanas e das maiores aglomerações do Brasil, a localização planejada do Novo Porto Seguro Airport oferece alta conectividade.
- O transporte aéreo facilita o turismo. O aumento do turismo resulta em maior demanda por acomodações, restaurantes ou lembranças e, com isso, gera mais crescimento econômico, aumenta as receitas e gera empregos. Ao fornecer operações eficientes e uma variedade de lojas, o Novo Porto Seguro oferece serviços e conforto aos passageiros.
- O local atual do aeroporto fica perto da cidade de Porto Seguro. Após o início das operações do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento, o local do aeroporto atual pode ser usado para

⁹Por exemplo, ATAG (2005): “Os benefícios econômicos e sociais do transporte aéreo”, Genebra: Grupo de Ação para o Transporte Aéreo.

Mariya A. Ishutkina e R. John Hansman (2009): “Análise da interação entre transporte aéreo e atividade econômica: uma perspectiva mundial”, Cambridge (MA): Centro Internacional de Transportes Aéreos (ICAT) do MIT Martin Smit, Marnix Koopman, Jasper Faber (2013): “A economia da expansão do aeroporto”, Delft, CE Delft.

desenvolvimento urbano adicional da cidade de Porto Seguro, por exemplo construção de hotéis e acomodações ou habitação.

16.3 Metodologia de entrada-saída para estimativa de impactos quantitativos

Metodologia

Para estimar os impactos diretos, indiretos e induzidos do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento no valor adicionado, nas receitas tributárias e no número de empregos, um amplo modelo de insumo-produto foi desenvolvido e aplicado. A grande vantagem da modelagem de *input-output* é que ela gera uma macro-perspectiva do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento. Ele vincula a demanda relacionada aos dados estatísticos de toda a economia.

A suposição básica da análise de *input-output*, desenvolvida por Wassily Leontief¹⁰, é a taxa de *input* de fator constante: um aumento na quantidade de saída (por exemplo, por um fator de X) requer um aumento proporcional no uso de *inputs*. No contexto de projetos de investimento, isso significa que os investimentos e a demanda adicional na fase operacional geram produção adicional, que é cascadeada ainda mais para os fornecedores intermediários (insumo) e, com isso, gera valor agregado.

Um modelo de insumo-produto descreve fluxos de valor econômico de uma maneira que segmenta uma economia em setores e exibe a dinâmica da produção de um setor que serve como insumo de outro setor. As relações intersetoriais em uma economia são a chave para a análise de insumo-produto, pois demonstram as interdependências econômicas entre produtores de bens e serviços, o que permite quantificar e diferenciar entre vários efeitos socioeconômicos da produção em toda a cadeia de suprimentos de uma empresa.

Um modelo de *input-output* usa uma tabela de entrada de dados e saída de resultados. Examinando a tabela de entrada e saída, obtém-se uma ideia clara de quais recursos estão sendo usados e com que finalidade. A tabela de entrada e saída é uma matriz simétrica com cada setor da economia vertical e horizontalmente na mesma ordem, refletindo os vínculos entre os setores de uma economia. Uma matriz de entrada e saída representa assim, o valor estatístico de bens intermediários, que, por exemplo, o setor industrial “produtos metálicos” fornece para o setor industrial “máquinas”.

De uma perspectiva algébrica, a abordagem principal de um modelo de *input-output* é descrita pelas seguintes equações. Essas equações básicas incluem a metodologia para incorporar todos os impactos domésticos ao longo de toda a cadeia de suprimentos.

$$\text{Equação de impacto indireto} \quad (I-A)^{-1} y = x \quad (\text{Modelo Aberto})$$

$$\text{Equação de impacto indireto e induzido} \quad (I-A')^{-1} y = x \quad (\text{Modelo Fechado})$$

Enquanto I é a matriz unitária, A é a matriz dos coeficientes de tecnologia domésticos, que, por exemplo, reflete a participação do setor um na produção do setor dois. A inclui informações sobre consumo doméstico. Y é o vetor de despesas relacionadas por setor. O inverso de (I-A) é conhecido como o inverso de Leontief. Finalmente, x é o escalar dos valores de produção direta e indireta por

¹⁰ W. Leontief (1966), Input-Output Economics, Oxford University Press, Nova Iorque.

setor. Com base em x , é possível derivar o impacto econômico como uma transformação linear do valor da produção por setor.

Em geral, os dados utilizados para modelagem de entrada e saída fornecem uma captura instantânea das atividades econômicas de um ano específico, uma vez que as tabelas são atualizadas apenas periodicamente. A maioria dos setores industriais está sujeita a mudanças tecnológicas, mesmo que lentamente, ao longo do tempo. A mais recente tabela oficial de insumo-produto foi usada para minimizar os possíveis impactos de desenvolvimentos, como potencial substituição de capital-trabalho, aumento de ações de importação e mudança tecnológica.

Dados utilizados

A análise é baseada na tabela insumo-produto brasileira, que mostra o fluxo macroeconômico do consumo intermediário e o consumo de bens entre os setores econômicos individuais. A divisão da economia em setores econômicos ocorre de forma agregada, na qual unidades econômicas individuais, tão homogêneas quanto possível, são combinadas em setores econômicos adequados. Utiliza-se a mais recente tabela de insumo-produto disponível do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A tabela compreende 12 setores econômicos, com a última publicação datada de 2015. Além disso, o IBGE disponibilizou a mais recente Matriz de Leontief (I-A) -1 (consulte a Tabela 16-1):¹¹

¹¹ IBGE: Matriz de impacto intersetorial - Matriz de Leontief – 2015, IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais.

Tabela 16-1: Matriz de Leontief no Impacto Intersectorial na economia brasileira (2015)

| | Cod. | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 |
|----------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Agropecuária | 01 | 1,07 | 0,02 | 0,12 | 0,02 | 0,03 | 0,02 | 0,03 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,02 | 0,01 |
| Indústrias extrativas | 02 | 0,02 | 1,07 | 0,07 | 0,03 | 0,03 | 0,01 | 0,02 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,00 |
| Indústrias de transformação | 03 | 0,34 | 0,23 | 1,48 | 0,19 | 0,35 | 0,13 | 0,32 | 0,09 | 0,05 | 0,02 | 0,14 | 0,07 |
| Eletricidade e gás, água, esgoto e gestão de resíduos | 04 | 0,05 | 0,03 | 0,04 | 1,39 | 0,02 | 0,03 | 0,02 | 0,02 | 0,01 | 0,00 | 0,03 | 0,03 |
| Construção | 05 | 0,00 | 0,02 | 0,00 | 0,02 | 1,11 | 0,00 | 0,01 | 0,02 | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 0,02 |
| Comércio | 06 | 0,10 | 0,07 | 0,14 | 0,05 | 0,10 | 1,05 | 0,09 | 0,05 | 0,02 | 0,01 | 0,05 | 0,03 |
| Transporte, armazenagem e correio | 07 | 0,05 | 0,12 | 0,10 | 0,05 | 0,05 | 0,07 | 1,16 | 0,03 | 0,03 | 0,00 | 0,04 | 0,02 |
| Informação e comunicação | 08 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 1,15 | 0,06 | 0,00 | 0,05 | 0,03 |
| Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados | 09 | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,03 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 1,15 | 0,04 | 0,03 | 0,06 |
| Atividades imobiliárias | 10 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,04 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 1,00 | 0,02 | 0,01 |
| Outras atividades de serviços | 11 | 0,04 | 0,14 | 0,11 | 0,11 | 0,07 | 0,11 | 0,11 | 0,20 | 0,15 | 0,02 | 1,13 | 0,11 |
| Administração, defesa, saúde e educação públicas e seguridade social | 12 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 1,00 |

Fonte: IBGE.

Ao incluir dados sobre o consumo das famílias por setor (vetor de coluna) e os salários gerados por setor (vetor de linha) publicados pelo IBGE, foi calculado a Matriz de Leontief do modelo fechado (ver Tabela 16-2)¹². Utilizando ambos os inversos, foram estimados impactos indiretos (impactos para fornecedores de bens e serviços intermediários ao longo de toda a cadeia de suprimentos) e impactos induzidos (impactos baseados na crescente demanda de funcionários) na produção.

¹² IBGE: Oferta e demanda da produção nacional a preço básico - 2015, IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais.

IBGE: Sistema de contas nacionais Brasil 2010-2014, contas nacionais número 52, IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais, 2014

Tabela 16-2: Matriz de Leontief (modelo fechado)

| | Cod. | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | CF |
|----------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Agropecuária | 01 | 1,10 | 0,05 | 0,16 | 0,05 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,05 | 0,05 | 0,01 | 0,07 | 0,09 | 0,11 |
| Indústrias extrativas | 02 | 0,03 | 1,08 | 0,08 | 0,04 | 0,04 | 0,02 | 0,03 | 0,02 | 0,02 | 0,00 | 0,02 | 0,03 | 0,03 |
| Indústrias de transformação | 03 | 0,51 | 0,43 | 1,73 | 0,39 | 0,61 | 0,42 | 0,63 | 0,35 | 0,32 | 0,05 | 0,47 | 0,60 | 0,71 |
| Eletricidade e gás, água, esgoto e gestão de resíduos | 04 | 0,07 | 0,06 | 0,08 | 1,42 | 0,06 | 0,08 | 0,07 | 0,06 | 0,05 | 0,01 | 0,08 | 0,11 | 0,11 |
| Construção | 05 | 0,00 | 0,02 | 0,01 | 0,02 | 1,11 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 0,02 | 0,01 |
| Comércio | 06 | 0,19 | 0,17 | 0,27 | 0,16 | 0,24 | 1,20 | 0,25 | 0,19 | 0,16 | 0,02 | 0,23 | 0,30 | 0,37 |
| Transporte, armazenagem e correio | 07 | 0,09 | 0,16 | 0,16 | 0,09 | 0,10 | 0,13 | 1,22 | 0,08 | 0,08 | 0,01 | 0,11 | 0,13 | 0,15 |
| Informação e comunicação | 08 | 0,03 | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,06 | 0,06 | 1,19 | 0,10 | 0,01 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados | 09 | 0,08 | 0,10 | 0,12 | 0,10 | 0,10 | 0,12 | 0,13 | 0,12 | 1,22 | 0,05 | 0,12 | 0,21 | 0,20 |
| Atividades imobiliárias | 10 | 0,07 | 0,08 | 0,11 | 0,09 | 0,10 | 0,15 | 0,13 | 0,12 | 0,12 | 1,01 | 0,15 | 0,20 | 0,26 |
| Outras atividades de serviços | 11 | 0,16 | 0,27 | 0,28 | 0,24 | 0,24 | 0,31 | 0,31 | 0,37 | 0,32 | 0,03 | 1,35 | 0,46 | 0,46 |
| Administração, defesa, saúde e educação públicas e seguridade social | 12 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 1,01 | 0,01 |
| Remuneracoes | | 0,37 | 0,43 | 0,55 | 0,43 | 0,55 | 0,63 | 0,66 | 0,57 | 0,58 | 0,06 | 0,71 | 1,14 | 1,52 |

Fonte: Próprio cálculo, IBGE.

Os impactos na produção foram a base para estimar os impactos no valor adicionado, no número de empregos e nas receitas tributárias. Ao somar impactos diretos, indiretos e induzidos no valor da produção, o impacto do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento seria superestimado, pois o valor da produção de um bem inclui a quantidade de bens e serviços intermediários necessários à produção. Portanto, o valor de bens e serviços intermediários seria contado várias vezes. Além disso, o valor da produção inclui a quantidade de importações. Para resolver esse problema, é necessário estimar o valor agregado direto, indireto e induzido.

O IBGE publica informações sobre o valor adicionado por setor¹³. Usando informações sobre o valor agregado total por setor e a produção total por setor, foi calculado o fator específico do setor (valor agregado por valor da produção) (consulte a Tabela 16-3) e, posteriormente, o valor agregado direto, indireto e induzido foi obtido.

¹³ IBGE: Sistema de contas nacionais Brasil 2010-2014, contas nacionais número 52, IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais, 2014

Tabela 16-3: Multiplicador específico do setor

| | Cod. | Valor adicionado /valor da produção | Número de empregos /valor da produção |
|----------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Agropecuária | 01 | 0,57 | 0,000001 |
| Indústrias extrativas | 02 | 0,58 | 0,000001 |
| Indústrias de transformação | 03 | 0,22 | 0,000003 |
| Eletricidade e gás, água, esgoto e gestão de resíduos | 04 | 0,35 | 0,000002 |
| Construção | 05 | 0,46 | 0,000004 |
| Comércio | 06 | 0,64 | 0,000011 |
| Transporte, armazenagem e correio | 07 | 0,47 | 0,000010 |
| Informação e comunicação | 08 | 0,49 | 0,000003 |
| Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados | 09 | 0,63 | 0,000002 |
| Atividades imobiliárias | 10 | 0,92 | 0,000000 |
| Outras atividades de serviços | 11 | 0,62 | 0,000004 |
| Administração, defesa, saúde e educação públicas e seguridade social | 12 | 0,73 | 0,000003 |

Fonte: Próprio cálculo, IBGE.

As receitas tributárias foram estimadas utilizando o valor adicionado calculado e informações sobre o valor médio do imposto por valor adicionado, divulgadas pelo Ministério da Fazenda.¹⁴

A mesma abordagem usada para o valor agregado foi usada para calcular o número de empregos.¹⁵ A produtividade do trabalho muda com o tempo, portanto, menos funcionários são necessários para produzir o mesmo nível de produção. Com base nas informações da OCDE, a produtividade do trabalho no Brasil aumentou 2% ao ano (durante os anos de 2010 a 2014).¹⁶ Assim, foi assumida uma taxa de crescimento anual de 2% para a produtividade do trabalho e usada para calcular o número de empregos por ano.

Além dos dados estatísticos descritos acima, foram utilizados OPEX e CAPEX do modelo financeiro por ano (ver Capítulo 7). Enquanto a estimativa do valor agregado e das receitas tributárias com base em valores nominais, o número de empregos foi derivado de valores reais.¹⁷ Supõe-se que o fornecedor de bens e serviços receba o valor total da despesa (OPEX, CAPEX), mesmo que os benefícios governamentais de redução do CAPEX sejam concedidos no Novo Aeroporto da Costa do

¹⁴ Ministério da Fazenda, Receita Federal (2018): Carga Tributária no Brasil 2017, Brasil.

¹⁵ IBGE: Demografia das Empresas e Estatísticas de Empreendedorismo, 2015.

¹⁶ OECD (2018): OECD Pesquisas Econômicas: Brasil, fevereiro de 2018, OCDE 2018. Cálculo próprio.

¹⁷ Para obter OPEX e revisar valores reais, foi utilizado o CPI 2018.

Descobrimto. Para isso, OPEX e CAPEX foram atribuídos aos 12 setores do modelo de *input-output*¹⁸. As despesas dos funcionários do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimto (incluindo salários brutos, bem como a contribuição do empregador para a seguridade social), descritas no modelo financeiro, são mais altas que os salários líquidos dos funcionários. Para estimar o salário líquido, foram calculadas as primeiras contribuições médias do empregador por despesa de funcionário e a participação média dos salários líquidos em salários brutos. Posteriormente, as despesas dos funcionários foram corrigidas usando as duas ações para calcular o salário líquido dos funcionários. Para o cálculo das ações, novamente, foram utilizados dados estatísticos do IBGE e do Ministério da Fazenda.¹⁹

¹⁸ Para revisão, não havia disponibilidade de custos de revisão. Portanto, supunha-se que a divisão setorial dos custos gerais é comparável à divisão setorial dos investimentos iniciais.

¹⁹ IBGE: Sistema de contas nacionais Brasil 2010-2014, contas nacionais número 52, IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais, 2014. Ministério da Fazenda, Receita Federal (2018): Carga Tributária no Brasil 2017, Brasil.