

## ESTUDOS DE MERCADO

RELATÓRIO 01

# 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

<b>Empresas</b> .....	<b>2</b>
<b>Figuras</b> .....	<b>5</b>
<b>Tabelas</b> .....	<b>8</b>
<b>Abreviações</b> .....	<b>11</b>
<b>Preâmbulo</b> .....	<b>12</b>
<b>Objetivos</b> .....	<b>13</b>
<b>Introdução</b> .....	<b>14</b>
<b>1 Análise de Benchmarking</b> .....	<b>15</b>
1.1 Visão Geral e Objetivos da Análise de Benchmarking .....	15
1.2 Seleção do grupo de pares de referência.....	15
1.3 Introdução dos aeroportos do grupo de pares .....	17
1.4 Benchmarking das receitas da aviação.....	21
1.5 Benchmarking das Receitas não Relacionadas à Aviação .....	23
1.6 Benchmarking da Receita Total e Distribuição de Receitas da Aviação e Receitas não Relacionadas à Aviação .....	25
1.7 Benchmarking do Opex .....	27
1.8 Benchmarking de Custos Pessoais .....	28
1.9 Benchmarking de EBITDA por Pax e EBITDA - margem.....	30
<b>2 Análise da Demanda</b> .....	<b>33</b>
2.1 Região de Influência .....	33
2.2 Aspectos Demográficos e Socioeconômicos .....	36
2.2.1 Perfil Demográfico.....	43
2.2.2 Estruturação da Economia .....	52
2.3 Dados Históricos de Tráfego.....	77
2.3.1 Mercado Aéreo no Brasil.....	77
2.3.2 Histórico de Passageiros Domésticos .....	80
2.3.3 Histórico de Passageiros Internacionais.....	81
2.3.4 Histórico Total de Passageiros.....	82
2.3.5 Histórico de Carga .....	83
2.3.6 Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas .....	84
2.3.7 Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves .....	85
2.3.8 Histórico de Movimentos Gerais de Aviação .....	86
2.3.9 Histórico Total de Movimentos de Aeronaves .....	87
2.4 Previsão de Demanda.....	88
2.4.1 Introdução - Metodologia de Projeção .....	88
2.4.2 Abordagem da previsão de tráfego.....	88

2.4.3 Fonte Primária de dados .....	90
2.5 Estimativa da Demanda.....	90
2.5.1 Introdução .....	90
2.5.2 Avaliação de Mercado dos Principais Resultados .....	91
2.5.3 Principais Fatores de Crescimento do Tráfego.....	93
2.5.4 Principais Presunções de Previsão de Tráfego .....	95
2.5.5 Programa de Desenvolvimento de Tráfego.....	99
2.6 Projeções Segmentadas .....	102
2.6.1 Previsão de Passageiros .....	102
2.6.2 Previsão de Carga .....	105
2.6.3 Previsão de Movimento da Aeronave .....	106
2.6.4 Parâmetros de Planejamento Secundário.....	111
2.6.5 Previsão Horário de Pico .....	115
2.6.6 Resumo dos Números de Previsão de Tráfego .....	115
<b>3 Avaliação de Receitas .....</b>	<b>121</b>
3.1 Metodologia de Projeção .....	121
3.2 3.2 Atributos do Modelo e Presunções Principais de Tempo .....	123
3.3 Projeção de Receitas Tarifárias .....	124
3.3.1 Receitas Aeroportuárias (Receitas Reguladas pela Aviação) .....	124
3.3.2 Receitas de Movimentação de Armazém de Carga e Armazenamento.....	130
3.3.3 Receita Tarifária Total .....	131
3.4 Projeção de Receitas Não Tarifárias .....	134
3.4.1 Receitas da aviação (não reguladas) .....	134
3.4.2 Receitas não Relacionadas à Aviação (Terminal) .....	136
3.4.3 Receitas não relacionadas à aviação (fora do terminal) .....	138
3.4.4 Total de Receita Não Tarifária .....	139
<b>4 Análise da Competição .....</b>	<b>141</b>
4.1 Competição Intramodal.....	141
4.1.1 Contexto Regional .....	141
4.1.2 Contexto Local.....	143
4.2 Análise Intermodal do Concorrente .....	146

## Figuras

Figura 1-1: PAX Grupo de pares brasileiros em milhões de PAX por ano .....	18
Figura 1-2: Visão geral de grupo de pares de PAX internacionais em milhões de PAX por ano .....	20
Figura 1-3: Mapa mundial do grupo pares internacional.....	20
Figura 1-4: Receitas de aviação por PAX em (BRL).....	22
Figura 1-5: Previsão da Receita de Aviação por PAX (in BRL).....	23
Figura 1-6: Receitas não Relacionadas à Aviação por PAX (em BRL) .....	24
Figura 1-7: Previsão de Receitas não Relacionadas à Aviação por PAX (em BRL) .....	25
Figura 1-8: Receita Total por PAX (em BRL) .....	26
Figura 1-9: Receitas em Porcentagem da Receita Total.....	26
Figura 1-10: OPEX por PAX (em BRL).....	27
Figura 1-11: Previsão de OPEX por PAX (em BRL) .....	28
Figura 1-12: Custos com Funcionários por PAX (em BRL) .....	29
Figura 1-13: Previsão de Custos de Funcionários por PAX (em BRL).....	29
Figura 1-14: Custos com Funcionários como Porcentagem de OPEX .....	30
Figura 1-15: EBITDA por PAX (em BRL).....	31
Figura 1-16: EBITDA - Margem in % .....	32
Figura 1-17: Margem EBITDA prevista em% .....	32
Figura 2-1: Distância alcançada em intervalos de 1h / 2h / 3h / 4h centrado no Aeroporto de Porto Seguro (Esquerda) e no Aeroporto da Costa dos Descobrimentos (Direita) .....	35
Figura 2-2: Localização da Costa do Descobrimento.....	37
Figura 2-3: Distribuição da Mata Atlântica nos Territórios Municipais.....	38
Figura 2-4: Desembarque de Cabral.....	40
Figura 2-5: Sítio Histórico de Santa Cruz de Cabralia .....	41
Figura 2-6: Distribuição da Taxa de Urbanização nos Municípios da Costa do Descobrimento .....	44
Figura 2-7: Taxa Anual de Crescimento da População nos Municípios da Costa do Descobrimento ..	45
Figura 2-8: Pirâmides Etárias - Municípios da Costa do Descobrimento .....	45
Figura 2-9: Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal .....	47
Figura 2-10: Evolução do IDHM – Municípios da Costa do Descobrimento .....	48
Figura 2-11: Composição do IDHM – Municípios da Costa do Descobrimento- 2010 .....	49
Figura 2-12: Estruturação do PIB (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	54
Figura 2-13: PIB per capita (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento.....	55
Figura 2-14: Número de Estabelecimentos Agropecuários (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	57
Figura 2-15: Área Total Ocupada por Estabelecimentos Agropecuários (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	58
Figura 2-16: Número de Estabelecimentos por Tipo de Lavoura Temporária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	61
Figura 2-17: Área Colhida por Tipo de Lavoura Temporária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	63
Figura 2-18: Número de Estabelecimentos por Tipo de Lavoura Permanente (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	64

Figura 2-19: Número de Estabelecimentos por Tipo de Produção Pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	67
Figura 2-20: Efetivo por Tipo de Produção Pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	68
Figura 2-21: Pessoas com mais de 10 anos ocupadas segundo o grupo de atividade econômica (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	70
Figura 2-22: Percentual de jazimentos identificados, por tipo (2002).....	73
Figura 2-23: Movimentação de Passageiros no Aeroporto SBPS em 2016 .....	76
Figura 2-24: Movimento de Passageiros por Região.....	78
Figura 2-25: Porto Seguro no contexto dos 10 maiores aeroportos do Brasil.....	78
Figura 2-26: Histórico de Passageiros Doméstico (Aeroporto BPS Existente) .....	80
Figura 2-27: Taxa de Crescimento % - Histórico de Passageiros Domésticos (Aeroporto BPS Existente) .....	80
Figura 2-28: Histórico de Passageiros Internacional (Aeroporto BPS Existente) .....	81
Figura 2-29: Taxa de Crescimento % - Histórico de Passageiros Internacionais (Aeroporto BPS Existente) .....	81
Figura 2-30: Histórico Total de Passageiro (Aeroporto BPS Existente) .....	82
Figura 2-31: Taxa de Crescimento %- Histórico Total de Passageiros (Aeroporto BPS Existente) .....	82
Figura 2-32: Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente) .....	83
Figura 2-33: Taxa de Crescimento % - Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente).....	83
Figura 2-34: Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente) .....	84
Figura 2-35: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente).....	84
Figura 2-36: Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente) .....	85
Figura 2-37: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente).....	85
Figura 2-38: Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente) .....	86
Figura 2-39: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente).....	86
Figura 2-40: Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente).....	87
Figura 2-41: Taxa de Crescimento % - Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente).....	87
Figura 2-42: Horizonte & Marcos da previsão de tráfego .....	89
Figura 2-43: Passageiros Domésticos (Previsão) .....	102
Figura 2-44: Taxa de crescimento % - passageiros domésticos (previsão) .....	103
Figura 2-45: Passageiros Internacionais (previsão).....	103
Figura 2-46: Taxa de crescimento% - passageiros internacionais (previsão).....	104
Figura 2-47: Total de Passageiros (previsão).....	104
Figura 2-48: % De taxa de Crescimento - total de passageiros (previsão) .....	105
Figura2-49: Carga (Previsão) .....	106
Figura 2-50: Movimentos de aeronaves domésticas (Previsão) .....	107
Figura 2-51: % de Taxa de Crescimento- Movimentos de aeronaves domésticas (previsão).....	108
Figura 2-52: Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão).....	108
Figura 2-53: % de Taxa de crescimento - Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão).....	109



Figura 2-54: Movimentos Gerais de Aeronaves de Aviação (Previsão) .....	109
Figura 2-55: Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão) .....	110
Figura 2-56: Taxa de Crescimento % - Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão).....	110
Figura 2-57: Meeters & Greeters (Previsão) .....	111
Figura 2-58: Visitantes do aeroporto (previsão) .....	112
Figura 2-59: Funcionários Localizados no Aeroporto (Previsão) .....	113
Figura 3-1: Receitas Tarifárias .....	131
Figura 3-2: Receitas não Tarifárias .....	139
Figura 4-1: Aeroportos no Estado da Bahia.....	141
Figura 4-2: Principais Aeródromos na Costa dos Descobrimentos .....	144
Figura 4-3: Alcance de Aeroportos em intervalos de 3 / 5 / 7 / 8 horas de voo .....	145
Figura 4-4: Alcance de Aeroportos em 2 horas de voo .....	146

## Tabelas

Tabela 1-1: Critérios para selecionar o grupo de pares .....	16
Tabela 1-2: Aeroportos brasileiros em grupo de pares.....	17
Tabela 1-3: Aeroportos internacionais no grupo de pares .....	19
Tabela 2-1: População total (1991/2010).....	43
Tabela 2-2: Taxa de urbanização (1991/2010).....	44
Tabela 2-3: Densidade Demográfica (2010) – Municípios da Costa do Descobrimento.....	46
Tabela 2-4: Domicílios Ocupados e Média de Moradores por Domicílio (2010) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	47
Tabela 2-5: IDHM - municípios da Costa do Descobrimento .....	48
Tabela 2-6: Educação nos municípios da Costa do Descobrimento.....	49
Tabela 2-7: Cursos Técnicos Ofertados nos municípios da Costa do Descobrimento (2016) .....	50
Tabela 2-8: CNES - Estabelecimentos por Tipo - Quantidade por Município e Tipo de Estabelecimento -municípios da Costa do Descobrimento (julho de 2019) .....	50
Tabela 2-9: PIB (R\$ milhões) (2010 a 2016) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	53
Tabela 2-10: Estrutura setorial do PIB (%) (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	53
Tabela 2-11: Valor Adicionado ao PIB, Impostos sobre Serviços, PIB e PIB Per Capita (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	54
Tabela 2-12: Índice da Dinâmica Econômica Municipal – IDEM dos municípios da Costa do Descobrimento (2003/2016) .....	55
Tabela 2-13: Número de estabelecimentos agropecuários, área dos estabelecimentos agropecuários, participação na área da unidade territorial maior e condição legal das terras (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	56
Tabela 2-14: Número de estabelecimentos agropecuários com Práticas de Manejo (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	58
Tabela 2-15: Número de estabelecimentos agropecuários com Práticas de Irrigação (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	59
Tabela 2-16: Área Colhida (hectares) – Lavouras Temporárias (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento.....	62
Tabela 2-17: Área dos estabelecimentos agropecuários com 50 pés e mais existentes da lavoura permanente (Hectares) (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	65
Tabela 2-18: Número de Estabelecimentos por tipo de produto da pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	66
Tabela 2-19: Número de Cabeças por tipo de produto da pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento .....	67
Tabela 2-20: Pessoas com mais de 10 anos ocupadas segundo o grupo de atividade econômica (2017) .....	68
Tabela 2-21: Registro Comparativo da Oferta de Leitos de hospedagem entre os anos de 1996 e 2017 – Município de Porto Seguro.....	75
Tabela 2-22: Passageiros Pagos: embarques + desembarques no ano de 2018.....	79
Tabela 2-23: Histórico de Passageiros Doméstico (Aeroporto BPS Existente).....	80
Tabela 2-24: Histórico de Passageiros Internacionais (Aeroporto BPS Existente) .....	81
Tabela 2-25: Histórico Total de Passageiros (Aeroporto BPS Existente).....	82
Tabela 2-26: Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente) .....	83



Tabela 2-27: Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente).....	84
Tabela 2-28: Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente) .....	85
Tabela 2-29: Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente).....	86
Tabela 2-30: Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente) .....	87
Tabela 2-31: Avaliação de Mercado (Informações de Mercado) .....	91
Tabela 2-32: Avaliação de Mercado (Aeroporto BPS existente) .....	92
Tabela 2-33: Avaliação de mercado (critérios das companhias aéreas) .....	92
Tabela 2-34: Principais Fatores de Crescimento do Tráfego.....	94
Tabela 2-35: Voos Domésticos Adicionais (Fase 1: Aeroporto Existente).....	96
Tabela 2-36: Voos Internacionais Adicionais (Fase 1: Aeroporto Existente).....	96
Tabela 2-37: Voos Domésticos Adicionais (Fase 2: Novo Aeroporto) .....	96
Tabela 2-38: Voos Internacionais Adicionais (Fase 2: Novo Aeroporto) .....	97
Tabela 2-39: Principais Presunções de Previsão de Tráfego (Fase 3).....	98
Tabela 2-40: Passageiros Domésticos (Previsão) .....	102
Tabela 2-41: Passageiros Internacionais (previsão) .....	103
Tabela 2-42: Total de Passageiros (previsão) .....	104
Tabela 2-43: Carga (Previsão).....	105
Tabela 2-44: Movimentos de aeronaves domésticas (Previsão).....	107
Tabela 2-45: Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão) .....	108
Tabela 2-46: Movimentos Gerais de Aeronaves de Aviação (Previsão).....	109
Tabela 2-47: Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão) .....	110
Tabela 2-48: Meeters & Greeters (Previsão).....	111
Tabela 2-49: Visitantes do Aeroporto (previsão) .....	112
Tabela 2-50: Funcionários Localizados no Aeroporto (Previsão) .....	112
Tabela 2-51: Divisão Modal .....	113
Tabela 2-52: Previsão de Passageiros (2019-2055).....	115
Tabela 2-53: Previsão de Carga Doméstica (2019-2055) .....	117
Tabela 2-54: ATM por Código de Aeronave (2019-2055).....	118
Tabela 2-55: Total MTOW (2019-2055).....	119
Tabela 3-1: Principais Abordagem de Planejamento (Receitas) .....	122
Tabela 3-2: Atributos do modelo & datas principais.....	123
Tabela 3-3: Receitas Aeroportuárias (Fatores Principais) .....	124
Tabela 3-4: Taxa de Passageiro (doméstico) .....	125
Tabela 3-5: Taxa de Passageiro (internacional).....	125
Tabela 3-6: Taxa de Desembarque (doméstico).....	125
Tabela 3-7: Taxa de Desembarque (internacional) .....	126
Tabela 3-8: Taxa de Aterragem (aviação geral).....	126
Tabela 3-9: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (doméstico) .....	126
Tabela 3-10: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional).....	127
Tabela 3-11: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral).....	127
Tabela 3-12: Taxa de Passageiros (doméstico) .....	128
Tabela 3-13: Taxa de Passageiros (internacional) .....	128
Tabela 3-14: Taxa de Aterrissagem (doméstico) .....	128

Tabela 3-15: Taxa de Aterrissagem (internacional).....	129
Tabela 3-16: Taxa de Aterrissagem (aviação geral).....	129
Tabela 3-17: Taxa de estacionamento de aeronaves (doméstico) .....	129
Tabela 3-18: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional).....	130
Tabela 3-19: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral) .....	130
Tabela 3-20: Receitas Tarifárias .....	132
Tabela 3-21: Receitas de aviação não regulamentadas (Fatores Principais) .....	134
Tabela 3-22: Receitas Não Relacionadas a Aviação - Terminal (fatores principais).....	136
Tabela 3-23: Receitas Não Tarifárias .....	139
Tabela 4-1: Principais Aeroportos no Estado da Bahia .....	142
Tabela 4-2: Aeródromos na Costa dos Descobrimentos (RI) .....	143
Tabela 4-3: Origem de Ônibus Fretados e Passageiros com Destino a Porto Seguro – 1. Semestre 2017 .....	147

## Abreviações

<b>ACI</b>	Aeroporto Conselho Internacional
<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>ATC</b>	Controle de Tráfego Aéreo
<b>ATM</b>	Movimento de Tráfego Aéreo
<b>BPS</b>	Porto Seguro Aeroporto
<b>BQV</b>	Brasil Que Voa
<b>CAPEX</b>	Despesas de Capital
<b>CPI</b>	Índice de Preços ao Consumidor
<b>DEPAX</b>	Passageiros Partindo
<b>EBITDA</b>	Lucro antes de juros, Impostos, Depreciação e Amortização
<b>A&amp;B</b>	Alimentos & Bebida
<b>AG</b>	Aviação Geral
<b>IATA</b>	Associação Internacional de Transporte Aéreo
<b>ICAO</b>	Organização Internacional da Aviação Civil
<b>Infraero</b>	Empresa Brasileira de Infraestrutura
<b>IR</b>	Região de Influência
<b>KAM</b>	Gerenciamento de contas chave
<b>LCC</b>	Transportadora de Baixo Custo
<b>MAI</b>	Munich Airport International
<b>MTOW</b>	Peso Máximo de Decolagem
<b>O&amp;D PAX</b>	Origem / Destino Passageiros
<b>OPEX</b>	Despesas Operacionais
<b>Ops</b>	Operações
<b>PAX</b>	Passageiros
<b>RI</b>	Região de Influência
<b>WLU</b>	Unidade de Carga de Trabalho

## 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 o Estudo de Mercado elaborado 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:

- Descrever e fundamentar as projeções de demanda realizadas para o **Aeroporto de Porto Seguro** (BPS, na nomenclatura IATA, ou SBPS, na nomenclatura ICAO) no horizonte de 35 anos, compatível com o prazo máximo previsto para a concessão do aeroporto.

Serão descritas as características da Região de Influência do Aeroporto, físicas e socioeconômicas, seguindo-se as metodologias e resultados das projeções de demanda mensais e de pico de passageiros, aeronaves e cargas, bem como as receitas projetadas para o Aeroporto e benchmarks diversos, que agregadamente orientarão o dimensionamento das instalações para níveis de serviço preestabelecidos, conforme detalhado no Relatório de Engenharia e Afins, e as projeções financeiras descritas no Relatório Econômico-Financeiro do Aeroporto.

## 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 1 – Estudos de Mercado que foi elaborado de acordo com a seguinte estrutura:

- No Capítulo 1 - Análise de Benchmarking será apresentada uma análise com aeroportos de características similares, incluindo modelagens de parcerias, desempenho econômico, competitividade, desempenho operacional dos serviços e da infraestrutura disponibilizada
- No Capítulo 2 - Análise da Demanda será a delimitação da região de influência do projeto, com dados demográficos e socioeconômicos, dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga relacionados ao aeroporto e suas regiões de influência, e análise de variáveis regionais, considerando-as caso sejam significativas para os resultados; Projeção de demanda, considerando-se, separadamente, cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.), ao longo de um período de projeção de 30 (trinta) anos.
- No Capítulo 3 – Avaliação de Receitas será a avaliação das fontes de receitas, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias assim como não aeroportuárias
- No Capítulo 4 – Análise da Competição trata-se da Análise de Competição com outros aeroportos e plataformas modais, considerando voos nacionais e internacionais e modalidades de transportes intramodal e intermodal, identificando concorrência, oportunidades de integrações, e análise de benefícios dos cenários avaliados



# 1 ANÁLISE DE BENCHMARKING

## 1.1 Visão Geral e Objetivos da Análise de Benchmarking

A análise de benchmarking visa comparar vários indicadores de desempenho financeiro do novo Aeroporto da Costa do Descobrimento ("NCDD") com os de um grupo de pares de aeroportos com características semelhantes. Por meio dessa comparação, a viabilidade das premissas subjacentes ao plano de negócios pode ser avaliada. Os indicadores comparados na análise de benchmark são os seguintes:

- Receita de aviação por passageiro ("pax")
- Receitas não relacionadas à aviação por pax
- Receitas totais e divisão entre receitas de aviação e não-aviação
- Despesas operacionais ("Opex") por pessoa
- Custos com Funcionários por passageiro
- EBITDA por pax e margem EBITDA

Esses indicadores são comparados entre o NCDD e o grupo de pares, reunindo dados para o grupo de pares usando fontes publicamente disponíveis, como relatórios e estudos anuais. O procedimento para a seleção do grupo de pares é detalhado na seção a seguir, enquanto o grupo de pares selecionado é apresentado na seção 1.3. Todos os dados são convertidos, se necessário, em reais ("BRL"), considerando a taxa de câmbio média do ano em que a respectiva fonte de dados é.

Os dados relevantes para o NCDD foram agregados de seu plano de negócios. Devido ao fato de que o NCDD deve iniciar suas operações em 2026, o benchmarking precisa levar em consideração valores de tempo diferentes dos dados que são comparados. Os dados do grupo de pares variam de 2016 a 2018. Portanto, os dados do NCDD de 2026 foram indexados de volta a 2018 com base no desenvolvimento da CPI assumido no plano de negócios. Para os valores indexados de volta, os números de passageiros de 2026 são mantidos constantes. O objetivo desta análise é investigar se os indicadores da Porto Seguro no início do plano de negócios são comparáveis aos de seus pares.

Além disso, é feita uma análise com base no desenvolvimento dos indicadores ao longo do tempo, de acordo com o plano de negócios do NCDD. Esses valores são comparados com os valores do grupo de pares ajustados pela inflação. Por meio dessa análise, os desenvolvimentos específicos assumidos no plano de negócios são transparentes.

## 1.2 Seleção do grupo de pares de referência

O objetivo geral da seleção do grupo de pares era escolher aeroportos com um perfil operacional o mais comparável possível ao NCDD. Vários parâmetros, como o número de passageiros anuais, a localização geográfica, o número de pistas, a distribuição do tráfego entre passageiros e mercadorias, a distribuição entre o tráfego doméstico e internacional, etc., podem ser usados.

Ao mesmo tempo, porém, deve-se ter em mente que não existem basicamente aeroportos com perfis exatamente idênticos e que os dados necessários para a avaliação comparativa podem não estar disponíveis para aeroportos comparáveis. Este último aspecto é especialmente verdadeiro para aeroportos menores, que podem não ser obrigados a relatar detalhadamente seu desempenho financeiro.

Portanto, uma interpretação muito restrita dos parâmetros de seleção leva a um grupo de pares comparativamente pequeno, o que pode não ser significativo devido a fatores e discrepâncias especiais.

**Tabela 1-1: Critérios para selecionar o grupo de pares**

#	Parâmetro	Critério
1	Disponibilidade de dados	Dados publicamente disponíveis não mais antigos que 2016
2	Localização geográfica	Aeroportos preferencialmente Brasileiros
3	Número de passageiros anuais	Menos de 10 milhões por ano
4	Distribuição do tráfego entre passageiros e mercadorias	Frete de preferência de menor importância

Fonte: PwC.

Numa segunda etapa, foi necessário examinar se a aplicação dos critérios restringia desproporcionalmente a escolha de aeroportos comparáveis. No que diz respeito ao foco geográfico, foi útil limitar inicialmente a seleção de aeroportos comparáveis brasileiros, a fim de garantir um perfil operacional o mais comparável possível ao do NCDD. No entanto, a disponibilidade pública dos dados necessários para o benchmarking não é fornecida em muitos aeroportos brasileiros. Por isso, foi apropriado diminuir o critério e também incluir aeroportos internacionais na seleção. Como parte do benchmarking, no entanto, era prático formar dois grupos de comparação, aeroportos brasileiros e aeroportos internacionais. Isso foi útil para comparar os indicadores de desempenho do NCDD com os dos aeroportos brasileiros e internacionais separadamente.

O plano de negócios do NCDD pressupõe um crescimento de passageiros de ca 2,9 milhões de passageiros por ano em 2026 a ca. 8,3 milhões de passageiros em 2055. Para aumentar a comparabilidade com o grupo de referência, era apropriado selecionar apenas aeroportos com menos de 10 milhões de passageiros por ano. Alguns operadores aeroportuários gerenciam um grupo de vários aeroportos, dos quais alguns movimentam mais ou menos de 10 milhões de passageiros por ano. Por exemplo, o Aeropuertos Argentina 2000, Buenos Aires, Argentina, administra 33 aeroportos, dos quais o Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, em Buenos Aires, administra mais de 10 milhões de passageiros por ano, enquanto o restante dos aeroportos administrados administra muito menos que esse número. Nesse contexto, os operadores aeroportuários foram incluídos na lista de aeroportos comparáveis, desde que os aeroportos gerenciados atendam a uma média de não mais de 10 milhões de passageiros por ano.

No que diz respeito à distribuição do tráfego, apenas os aeroportos com uma variedade de tráfego (passageiro x frete) basicamente comparável ao do aeroporto devem ser considerados. Para aeroportos com uma parcela significativa de volumes de frete, era necessário excluir valores relacionados a frete (Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas, Brasil) ou excluir todo o aeroporto de consideração (Cincinnati / Aeroporto Internacional do Norte de Kentucky, Cincinnati, EUA ou Eduardo Gomes Aeroporto Internacional de Manaus, Brasil).

Com base nesses critérios de seleção, o grupo de pares contém 16 aeroportos e operadores de aeroportos brasileiros e 12 internacionais. Uma visão geral da seleção é fornecida no capítulo a seguir.

### 1.3 Introdução dos aeroportos do grupo de pares

A tabela abaixo resume a seleção de aeroportos brasileiros. Para Viracopos e Natal, foram utilizados os relatórios anuais de 2017 como fonte dos dados financeiros coletados. Para a coleta de dados dos demais aeroportos brasileiros, foi utilizado o estudo “Estudos de Mercado - Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes Gilberto Freyre” (“estudo do Recife”) de 2018. Os dados deste estudo são de 2016.

Como o NCDD, a maioria dos aeroportos brasileiros no grupo de pares tem apenas uma pista. Curitiba, Florianópolis e Belém têm duas pistas, mas não conseguem aproveitar todo o potencial, devido às condições climáticas ou ao comprimento das respectivas pistas.

**Tabela 1-2: Aeroportos brasileiros em grupo de pares**

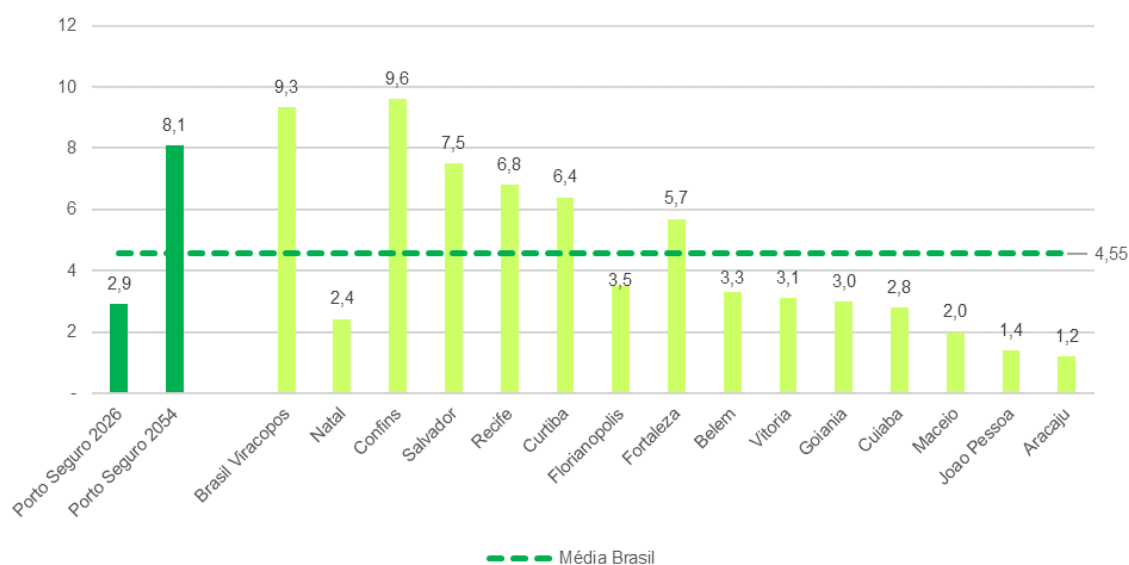
Aeroporto	IATA Codigo	Pista	Fonte
Viracopos	VCP	1	Relatórioanual2017
Natal	NAT	1	Relatórioanual2017
Confins	CNF	1	Estudo Recife2016
Porto Alegre	POA	1	Estudo Recife2016
Salvador	SSA	1	Estudo Recife2016
Recife	REC	1	Estudo Recife2016
Curitiba	CWB	2	Estudo Recife2016
Florianopolis	FLN	2	Estudo Recife2016
Fortaleza	FOR	1	Estudo Recife 2016
Belem	BEL	2	Estudo Recife 2016
Vitoria	VIT	1	Estudo Recife 2016
Goiania	GYN	1	Estudo Recife 2016
Cuiaba	CGB	1	Estudo Recife 2016
Maceio	MCZ	1	Estudo Recife 2016
Joao Pessoa	JPA	1	Estudo Recife 2016
Aracaju	AJU	1	Estudo Recife 2016

Fonte: PwC.

Todos os aeroportos brasileiros selecionados têm um número anual de passageiros abaixo de 10 milhões. Quando o NCDD inicia suas operações em 2026, espera-se que processe cerca de 2,9 milhões de passageiros por ano.

Portanto, é um pouco menor que a média do grupo de pares, com 4,7 milhões de passageiros por ano. Dado o crescimento esperado do NCDD ao longo do tempo, até 2055, o plano de negócios assume cerca de 8,1 milhões de passageiros por ano, o que o tornaria um dos maiores aeroportos do grupo de pares.

**Figura 1-1: PAX Grupo de pares brasileiros em milhões de PAX por ano**



Fonte: PwC.

Por uma questão de comparabilidade, o número de passageiros do grupo de pares foi retirado do mesmo ano que os dados financeiros. Por exemplo, enquanto os dados de Natal do relatório anual de 2017 foram usados, o número de passageiros também é obtido a partir de 2017. Ao mesmo tempo, o número de passageiros e os dados financeiros de Porto Alegre são de 2016.

A tabela abaixo resume a seleção de aeroportos internacionais. Para os aeroportos, foi utilizado o último relatório anual disponível, que na maioria dos casos é o de 2018. Somente onde não havia dados de 2018, os relatórios anuais de 2017 foram utilizados como fonte dos dados financeiros coletados.

Tabela 1-3: Aeroportos internacionais no grupo de pares

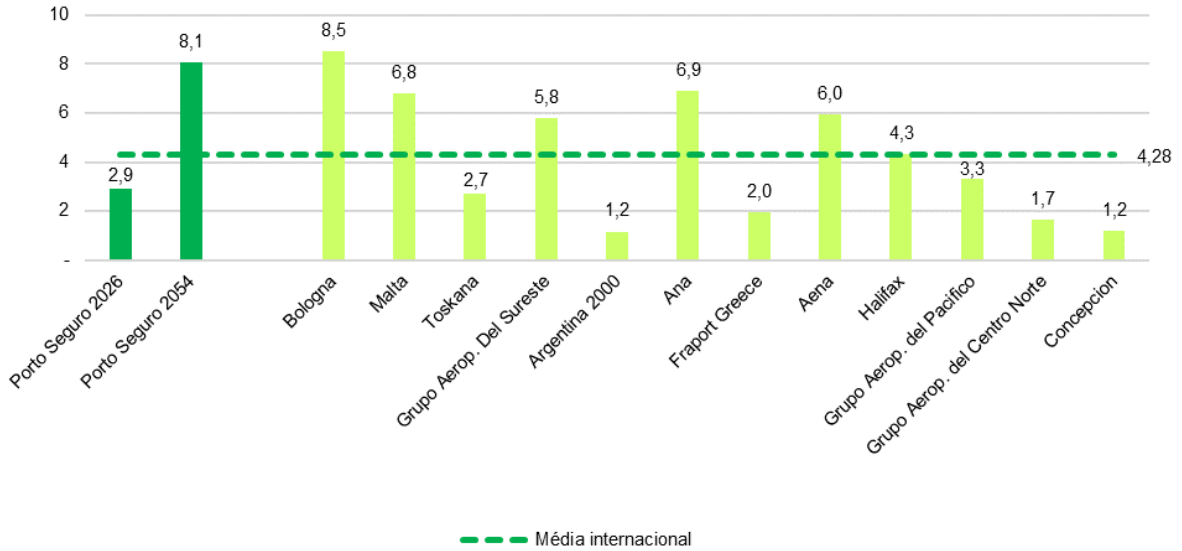
Aeroporto	Números de Aeroportos	Países de Operação	Fonte
 Aeroporto di Bologna	1	Italia	Relatório Anual 2018
 MALTA AIRPORT	1	Malta	Relatório Anual 2018
 Toscana Aeroporti	3	Italia	Relatório Anual 2018
 ASUR AEROPUERTOS DEL SURESTE	9	Mexico, Colombia, Porto Rico	Relatório Anual 2018
 Aeropuertos Argentina 2000	33	Argentina	Relatório Anual 2018
 ZNZ Aeroportos de Portugal	8	Portugal	Relatório Anual 2018
 Fraport Greece	14	Grecia	Relatório Anual 2017
 aena	47	Espanha	Relatório Anual 2018
 Halifax Stanfield connecting means the world	1	Canadá	Relatório Anual 2018
 Grupo Aeroportuario del Pacífico	13	Mexico, Jamaica	Relatório Anual 2018
 OMA	13	Mexico	Relatório Anual 2018
 ACS CARRIEL SUR AEROPUERTO	1	Chile	Relatório Anual 2018

Fonte: PwC.

Os aeroportos e grupos de aeroportos podem diferir no número total de passageiros, mas a média de passageiros transportados por ano é inferior a 10 milhões para cada um dos aeroportos ou operadores de aeroportos selecionados. Da mesma forma que no grupo de pares nacional, o NCDD

está ligeiramente abaixo da média em termos de número de passageiros em 2026. Dados os números planejados para passageiros em 2055, o NCDD estaria bem acima dessa média.

**Figura 1-2: Visão geral de grupo de pares de PAX internacionais em milhões de PAX por ano**



Fonte: PwC.

O mapa geográfico do mundo mostra os aeroportos internacionais do grupo de pares junto com o NCDD.

**Figura1-3: Mapa mundial do grupo pares internacional**



Fonte: PwC.



## 1.4 Benchmarking das receitas da aviação

Devido a diferentes quantidades de passageiros por ano, as receitas da aviação foram calculadas por passageiro para obter resultados comparáveis. As receitas da aviação contêm encargos relacionados diretamente aos negócios da aviação, como taxas de decolagem e pouso, tarifas de passageiros e taxas de estacionamento de aeronaves. Em princípio, todos os aeroportos em questão estão sujeitos a regulamentação de taxas, de modo que a realização das taxas aeroportuárias esteja vinculada ao regulamento correspondente. Portanto, as diferenças entre os aeroportos em relação às receitas da aviação geralmente são causadas por diferentes perfis de movimento dos aeroportos, o que significa a distribuição de passageiros entre voos nacionais e internacionais, a distribuição entre os chamados O/D e tráfego de conexão e a distribuição entre passageiros e tráfego de carga. Alguns aeroportos internacionais do grupo de pares podem estar sujeitos a regulamentos de taxas divergentes.

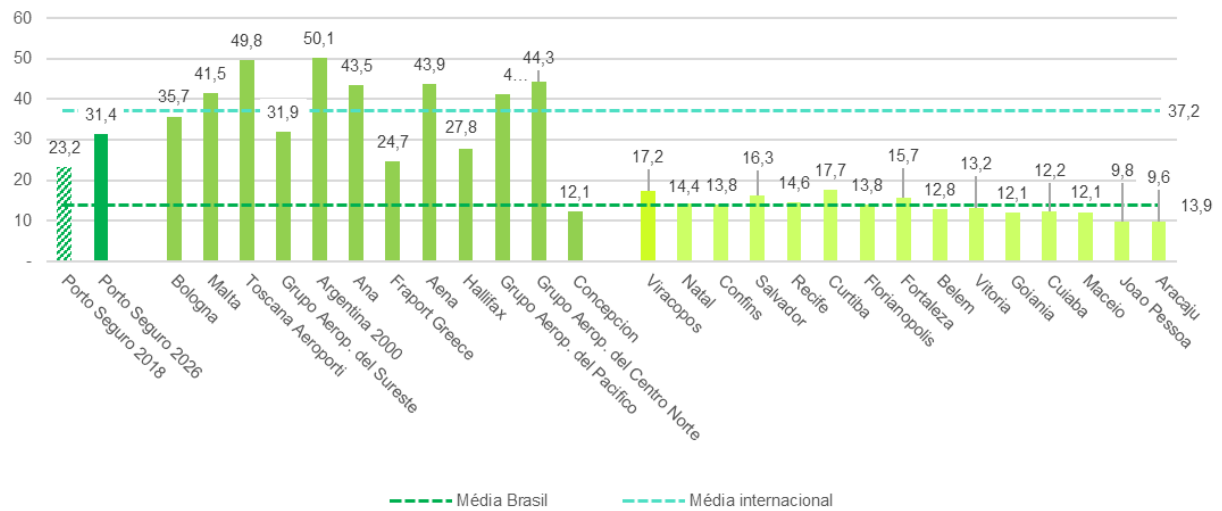
Como pode ser visto abaixo, o valor indexado de volta do NCDD para 2018 é de 23,2 BRL por passageiro. Comparado aos aeroportos brasileiros que têm um valor médio de 13,9 BRL por passageiro, o NCDD apresenta receitas de aviação claramente mais altas por passageiro.

Cabe ressaltar, no entanto, que a partir de 1º de janeiro de 2017 foi introduzida uma contribuição, a chamada Contribuição Tarifária, cujas receitas são destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Essa Contribuição Tarifária é levada em consideração na receita. Antes dessa data, era cobrada uma taxa adicional de tarifa aeroportuária (Ataero) nas tarifas aeroportuárias e correspondia a 35,9% das tarifas. O Ataero não foi levado em consideração nas receitas. A extinção do Ataero e a substituição pela Contribuição Tarifária não alteram os resultados gerais, pois também é adicionado um custo pelo mesmo valor, mas leva a um aumento da receita bruta. Portanto, as receitas de aviação dos aeroportos brasileiros para os quais foram utilizados dados de 2016 são subestimadas em certa medida. Além disso, as receitas da aviação para o NCDD baseiam-se no pressuposto de que o NCDD será classificado na categoria de aeroporto mais alta, o que permite as tarifas mais altas possíveis. No entanto, alguns dos aeroportos de referência também são classificados como aeroporto de 1ª categoria.

Para Viracopos, apenas as receitas da aviação no transporte de passageiros foram consideradas, enquanto as receitas da aviação na movimentação de carga foram deduzidas. Isso foi feito, já que Viracopos é um importante aeroporto de cargas do Brasil, portanto uma parcela significativa de sua receita decorre da carga.

Ao mesmo tempo, as receitas da aviação por passageiro do NCDD estão bem abaixo da média do grupo de pares internacionais, que totalizam 37,2 BRL por passageiro. Os valores significativamente mais altos dos aeroportos internacionais devem ser vistos no contexto da regulamentação das receitas da aviação. Normalmente, as receitas da aviação estão ligadas mais ou menos diretamente ao capital empregado. A maioria dos grupos de pares internacionais enfrenta níveis mais altos de preços para investimentos em infraestrutura do que os aeroportos brasileiros, o que deve resultar em maiores receitas da aviação.

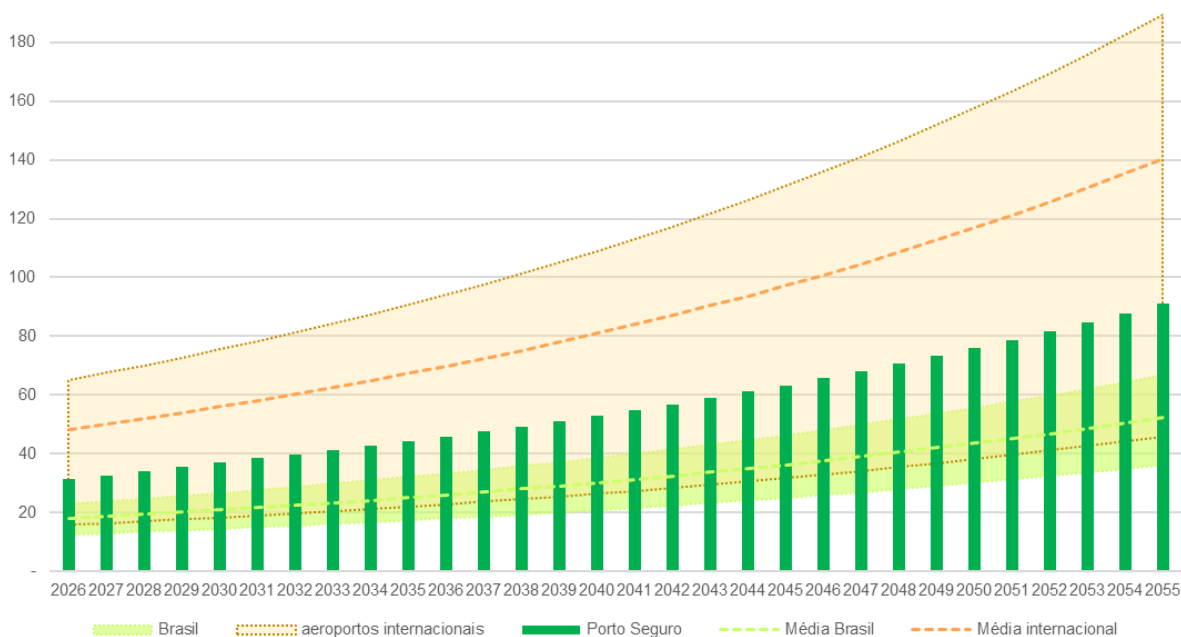
Figura 1-4: Receitas de aviação por PAX em (BRL)



Fonte: PwC.

Em uma segunda etapa, o desenvolvimento planejado das receitas de aviação por passageiro do NCDD foi comparado com as receitas de aviação do grupo de pares. Com base no plano de negócios do NCDD, as receitas planejadas de aviação do NCDD foram calculadas até 2055. Para fins de comparação, os valores para o grupo de pares foram indexados com o CPI usado para o plano de negócios do NCDD. No longo prazo, o crescimento das receitas de aviação planejadas por passageiro do NCDD é impulsionado principalmente pela inflação. Enquanto o pressuposto de desenvolvimento anual de CPI é de 3,7% ao ano no plano de negócios, o crescimento anual da receita da aviação por passageiro deve estar entre 3,6% e 3,7%. Portanto, as diferenças relativas entre o NCDD e o grupo de pares permanecem estáveis.

Figura 1-5: Previsão da Receita de Aviação por PAX (in BRL)



Fonte: PwC.

Com base no plano de negócios, o NCDD possui receitas de aviação mais altas do que todos os aeroportos brasileiros comparáveis na amostra do grupo de pares. No entanto, as receitas ainda são inferiores à média dos aeroportos internacionais e operadores aeroportuários comparáveis. Devido ao crescimento planejado das receitas de aviação do NCDD aproximadamente à taxa de crescimento do CPI no plano de negócios, as diferenças relativas entre o NCDD e o grupo de pares não mudam consideravelmente.

### 1.5 Benchmarking das Receitas não Relacionadas à Aviação

As receitas não relacionadas à aviação consistem, entre outras, de atividades de vendas no varejo, alimentos e bebidas, incluindo taxas para lojas duty-free e lojas com valor de viagem. Além disso, o gerenciamento de lounges, atividades imobiliárias, estacionamento e aluguel de carros faz parte das receitas não relacionadas à aviação. Se houver, essas receitas normalmente são menos afetadas pela regulamentação de tarifas do que as receitas da aviação. As atividades não relacionadas à aviação podem variar significativamente entre os aeroportos, considerando seus ambientes de negócios individuais. Por exemplo, aeroportos próximos aos centros das cidades ou com uma boa conexão ferroviária podem obter receitas mais baixas de estacionamento do que outros aeroportos.

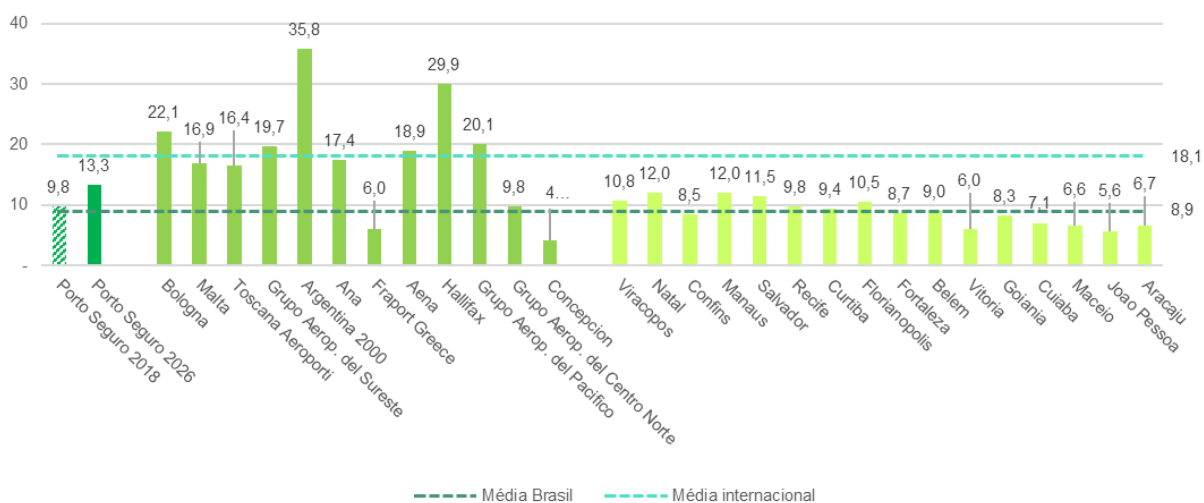
Considerando as receitas não relacionadas à aviação para o NCDD, essas receitas totalizam 13,3 BRL por passageiro em 2026. Isso corresponde a um valor indexado de 9,8 BRL por passageiro em 2018. Com relação ao grupo de pares, o NCDD apresenta receitas não relacionadas à aviação com margem mais altas por passageiro do que em aeroportos brasileiros comparáveis (8,9 BRL por passageiro).

As receitas não relacionadas à aviação do NCDD, são receitas líquidas de impostos COFINS, PIS e ISS, embora esse não seja o caso dos aeroportos brasileiros de referência. Portanto, as receitas não

relacionadas à aviação do NCDD são subestimadas, em certa medida, quando comparadas aos grupos de pares brasileiros.

Em comparação com os grupos de pares internacionais, o NCDD tem a terceira menor receita não aeronáutica. Eles estão significativamente abaixo da média internacional do grupo de pares. A volatilidade entre os aeroportos internacionais é muito maior do que para os grupos pares brasileiros. Como mencionado anteriormente, diferentes modelos de negócios e níveis de preços precisam ser considerados quando se olha para grupos de pares internacionais.

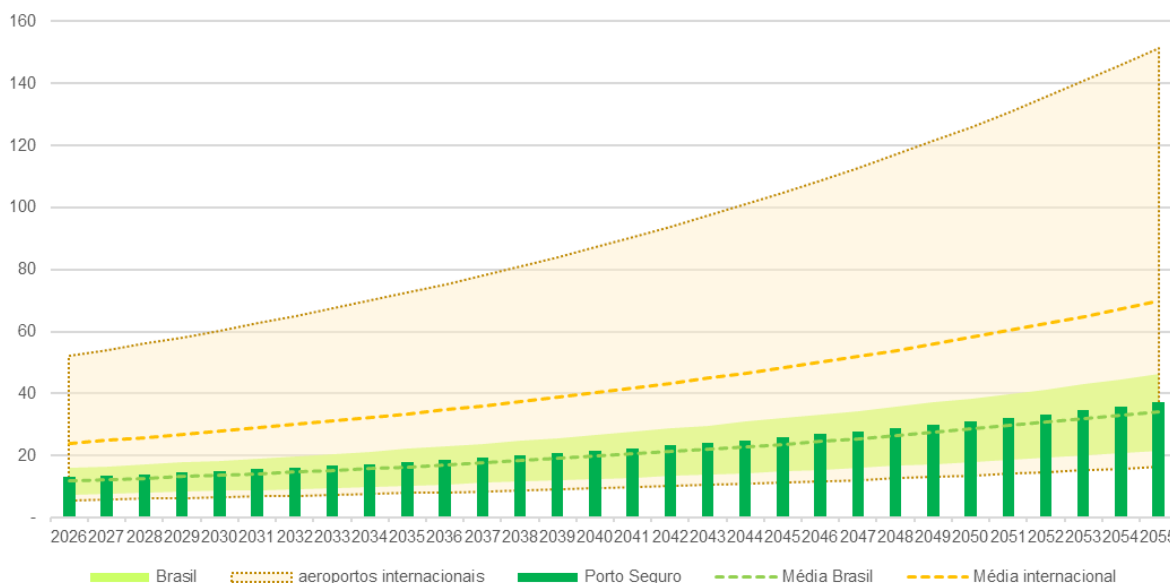
**Figura 1-6: Receitas não Relacionadas à Aviação por PAX (em BRL)**



Fonte: PwC.

Da mesma forma que o desenvolvimento planejado das receitas da aviação, espera-se que as receitas não aeronáuticas do NCDD por passageiro cresçam a uma taxa semelhante à do IPC (entre 3,5% e 4,0% ao ano, em comparação com o crescimento anual de 3,7% do IPC). Conseqüentemente, as diferenças relativas entre o NCDD e o grupo de pares permanecem estáveis.

**Figura 1-7: Previsão de Receitas não Relacionadas à Aviação por PAX (em BRL)**



Fonte: PwC.

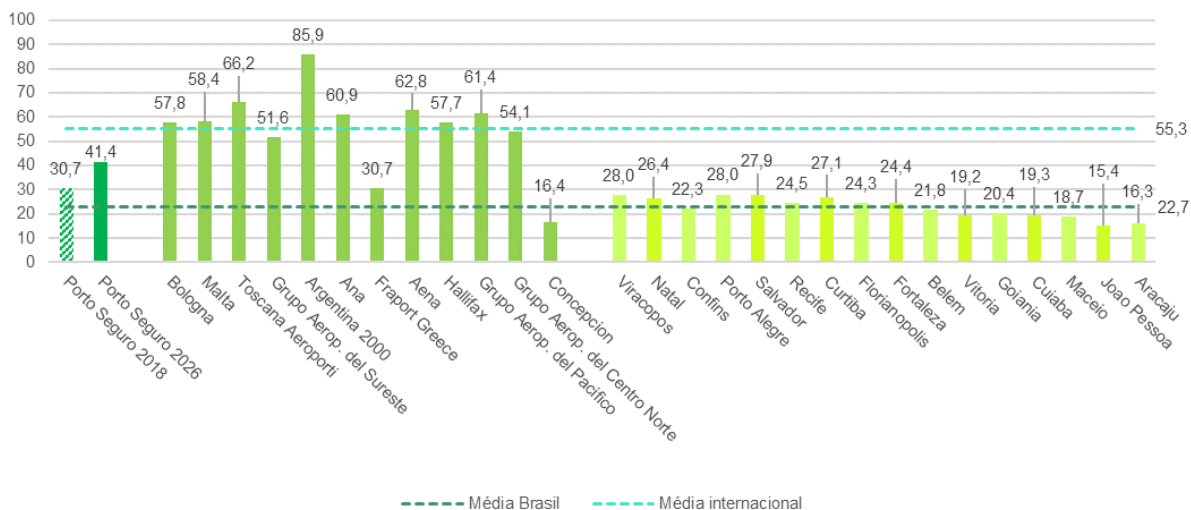
Com base no plano de negócios, o NCDD possui receitas não relacionadas à aviação um pouco mais altas que a média dos aeroportos brasileiros comparáveis. Devido ao crescimento planejado das receitas não relacionadas à aviação do NCDD aproximadamente à taxa de crescimento do CPI no plano de negócios, as diferenças relativas entre o NCDD e o grupo de pares não mudam consideravelmente.

### 1.6 Benchmarking da Receita Total e Distribuição de Receitas da Aviação e Receitas não Relacionadas à Aviação

A receita total dos aeroportos considerados é a soma das receitas de aviação e não-aviação. Com relação aos aeroportos brasileiros, as receitas acima da média do NCDD levam a 30,7 BRL por passageiro, enquanto a média brasileira é de 22,7 BRL por passageiro.

Ao mesmo tempo, como as receitas da aviação e as não relacionadas à aviação estão abaixo da média internacional, também a receita total do NCDD está bem abaixo da média do grupo de pares internacional (55,3 BRL por passageiro).

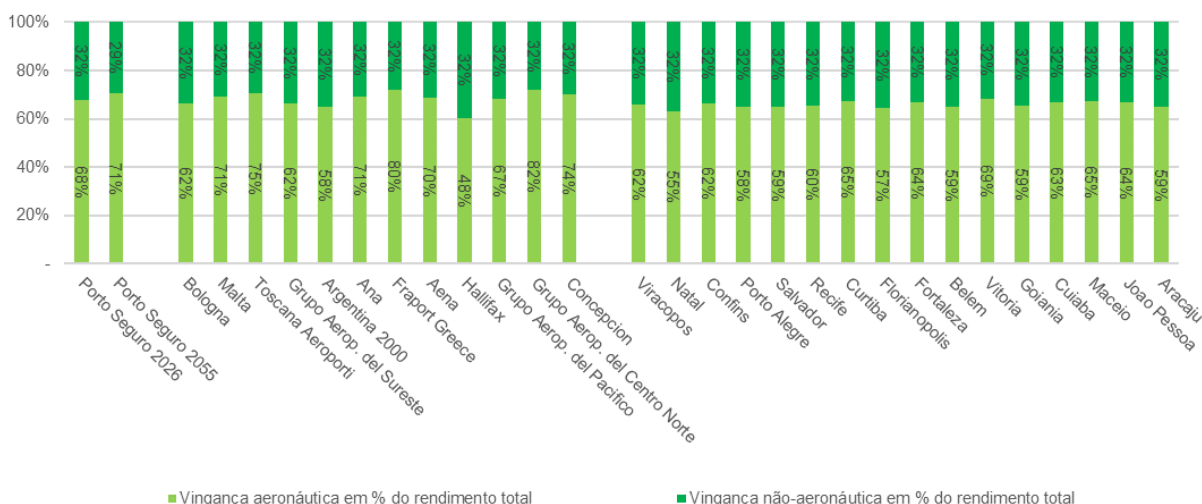
Figura 1-8: Receita Total por PAX (em BRL)



Fonte: PwC.

Como pode ser visto abaixo, o gráfico mostra a distribuição das receitas de aviação e não-aviação em porcentagem da receita total. Observando a média internacional de 67%, pode-se observar que a média internacional do grupo de pares é superior à dos aeroportos brasileiros comparáveis que geram, em média, 61% de sua receita com receita de aviação. Ao mesmo tempo, o plano de negócios do NCCD reflete uma participação nas receitas da aviação entre 68% e 71% em todo o plano de negócios. É comparável com os pares internacionais e superior aos pares brasileiros.

Figura 1-9: Receitas em Porcentagem da Receita Total



Fonte: PwC.

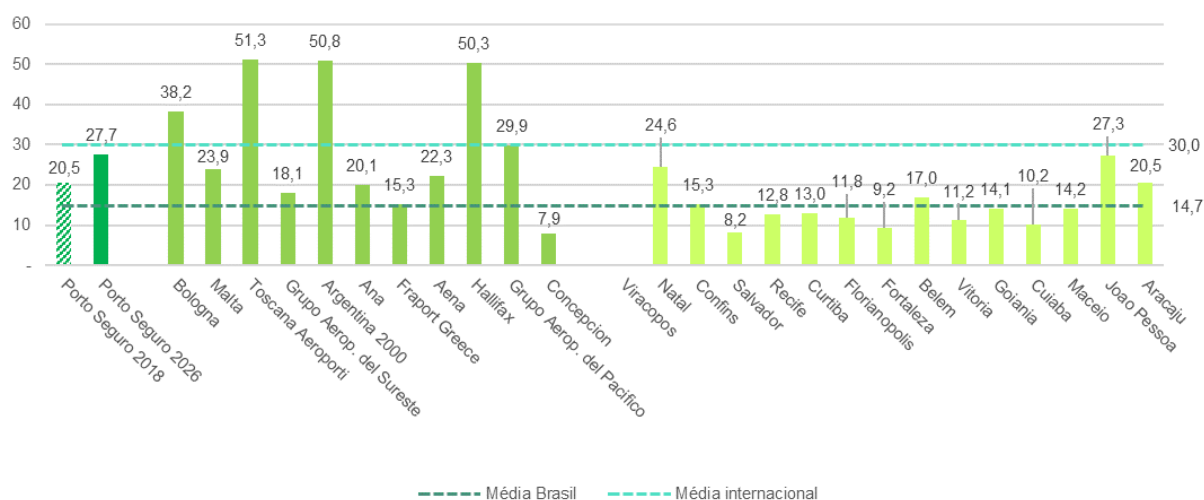


## 1.7 Benchmarking do Opex

As despesas operacionais ou "Opex" são custos contínuos para a administração de um negócio. O Opex consiste principalmente no custo de funcionários, materiais, manutenção, serviços públicos e outros.

Ao considerar o Opex, o NCDD apresenta um Opex mais alto por passageiro (20,5 BRL por passageiro) do que os aeroportos brasileiros comparáveis (em média 14,7 BRL por passageiro). No que diz respeito a pares internacionais, o Opex do NCDD está abaixo da média de 30,0 BRL por passageiro, o que pode ser distorcido por alguns outliers (valores atípicos). Em relação à média dos grupos de pares internacionais em 26,9 BRL por passageiro, o NCDD está apenas ligeiramente abaixo dessa média.

Figura 1-10: OPEX por PAX (em BRL)



Fonte: PwC.

O benchmarking de opex não pode ser avaliado apenas com base em um ano (o ano inicial de operações), mas precisa ser visto no contexto do desenvolvimento planejado do NCDD durante todo o período coberto no plano de negócios. Nesse contexto, deve-se considerar que a operação de aeroportos está tipicamente associada a economias de escala. Por esse motivo, o opex para aeroportos normalmente aumenta em uma taxa mais lenta que a utilização da capacidade. Além disso, considerando as economias de escala de opex por passageiro, tendem a ser maiores para aeroportos menores. Por exemplo, dentre os grupos de pares brasileiros menores, Natal, João Pessoa e Aracaju ter opex relativamente alto por passageiro em um nível comparável ou superior ao NCDD.

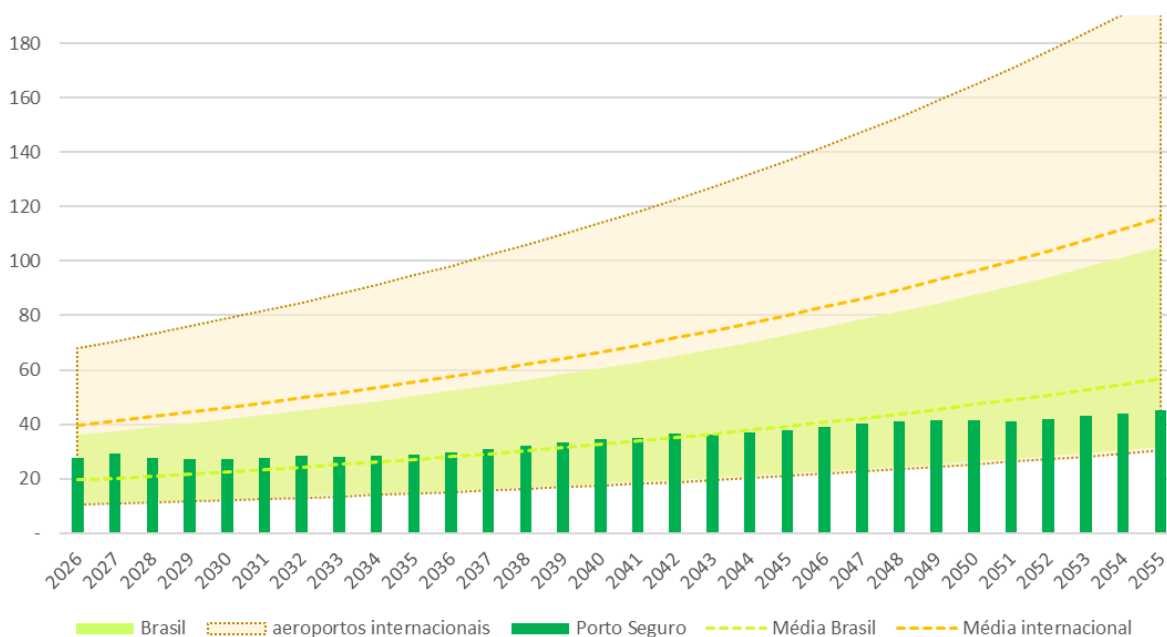
Em 2026, o NCDD deverá lidar com cerca de 2,9 milhões de passageiros, o que está abaixo da média dos grupos de pares brasileiros. Para 2055, no entanto, o plano de negócios assume cerca de 8,3 milhões de passageiros. Portanto, o aeroporto precisa ser construído com reservas de capacidade suficientes. Como resultado, espera-se que o NCDD lucre com esse crescimento por meio de economias de escala.

Ao analisar o desenvolvimento de opex por passageiro entre 2026 e 2055, exatamente esse desenvolvimento pode ser visto. O custo operacional cresce desproporcionalmente baixo em

comparação com o desenvolvimento de passageiros. Portanto, o opex do NCDD por passageiro só aumenta de 27,7 BRL por passageiro em 2026 para 45,2 BRL em 2055. Esse é um aumento de cerca de 63%, enquanto o CPI cresce cerca de 191% neste período com base em premissas do plano de negócios. Por esse desenvolvimento, o opex por passageiro para o NCDD está, basicamente, abaixo da média indexada dos grupos de pares brasileiros em 54,7 BRL por passageiro em 2055.

Devido ao seu crescimento comparativamente baixo, o custo operacional por passageiro se torna consideravelmente menor do que o grupo pares internacional de até 2055, o que está alinhado com as receitas abaixo da média, como pode ser visto nos subcapítulos anteriores.

**Figura 1-11: Previsão de OPEX por PAX (em BRL)**



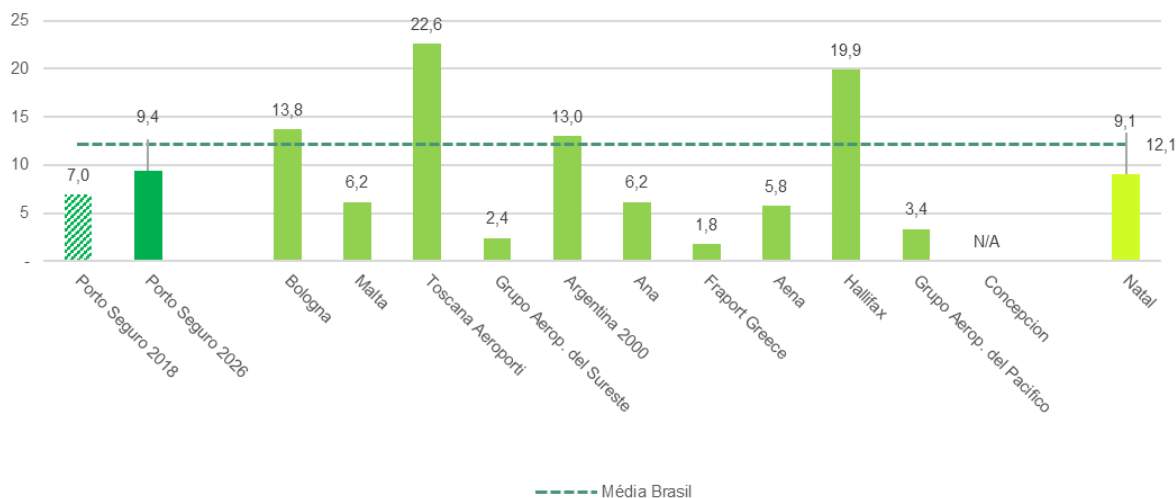
Fonte: PwC.

## 1.8 Benchmarking de Custos Pessoais

Os custos com Funcionários geralmente compõem a maior despesa operacional individual dos aeroportos. Portanto, é útil compará-los também com o grupo de pares. Para os aeroportos do estudo de Recife, os custos com Funcionários não foram separados. Por consequência, estes aeroportos não foram considerados para custos com Funcionários.

Ao considerar os custos com funcionários, Porto Seguro possui custos abaixo dos de Natal. Ao mesmo tempo, com 7,0 BRL por passageiro, os custos com Funcionários do NCDD estão abaixo da média do grupo internacional de pares (12,1 BRL por passageiro), embora esse grupo tenha uma variação muito grande. A grande variação nos custos de Funcionários entre o grupo de pares pode ser explicada por diferentes custos de mão-de-obra nas diferentes regiões geográficas, mas também por diferentes "profundidades de produção". Os aeroportos que tendem a terceirizar serviços tendem a ter custos mais baixos com Funcionários e, ao mesmo tempo, custos mais altos com os serviços adquiridos.

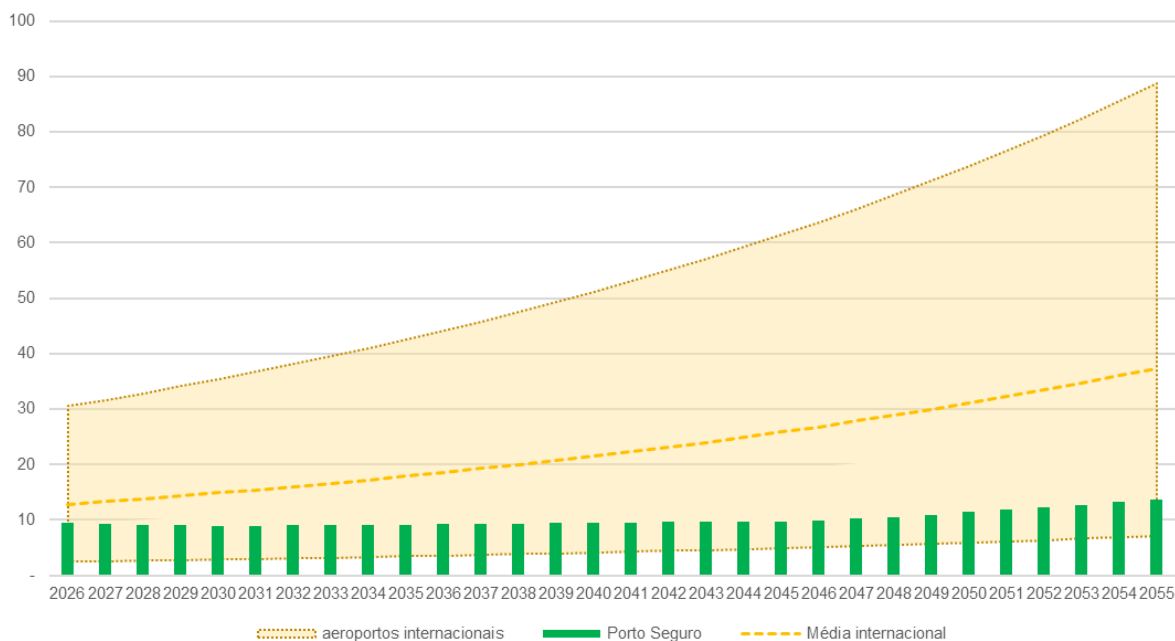
**Figura 1-12: Custos com Funcionários por PAX (em BRL)**



Fonte: PwC.

Embora inicialmente cresçam abaixo da taxa de crescimento do CPI assumido, os custos com Funcionários por passageiro crescem com a taxa (3,7% ao ano) a longo prazo. Conseqüentemente, a diferença relativa entre o NCDD e os grupos de pares aumenta em certa medida ao longo do tempo.

**Figura 1-13: Previsão de Custos de Funcionários por PAX (em BRL)**

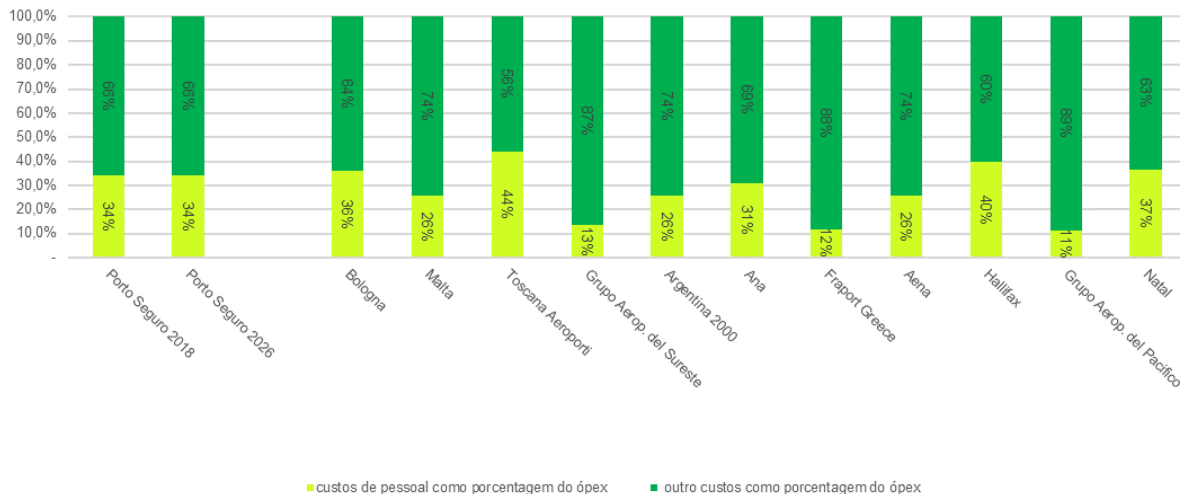


Fonte: PwC.

O próximo gráfico compara os custos de Funcionários com o total de despesas operacionais. Como pode ser visto, estes representam cerca de 10% a 40% do total de despesas operacionais para os

aeropostos no grupo de pares. Os valores para o NCDD se ajustam à propagação de faixa do grupo de pares.

**Figura 1-14: Custos com Funcionários como Porcentagem de OPEX**



Fonte: PwC.

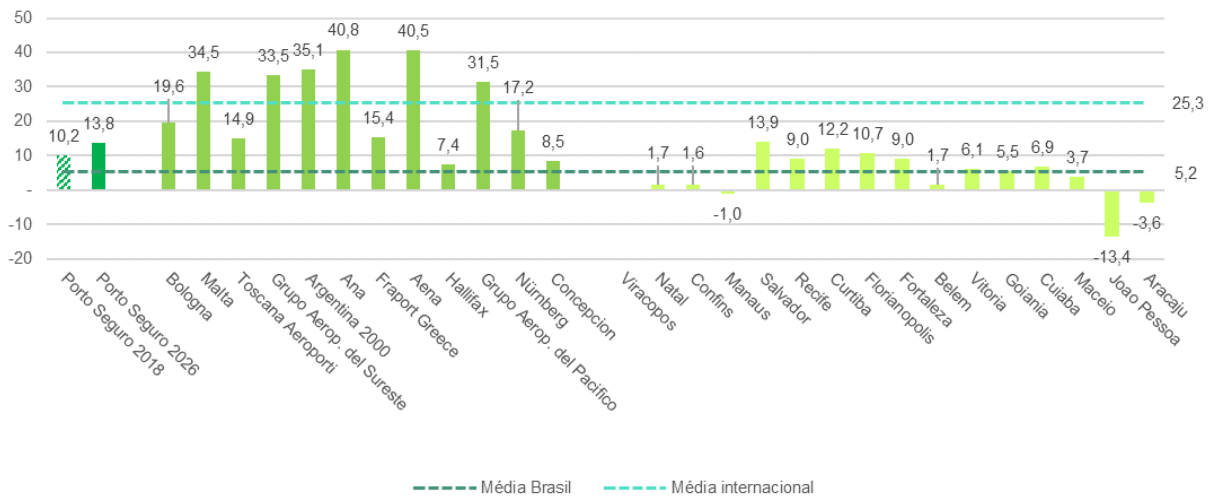
## 1.9 Benchmarking de EBITDA por Pax e EBITDA - margem

O EBITDA ou lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização é uma medida da rentabilidade das operações de uma empresa. Por este meio, despesas com juros, impostos e despesas de capital não são levadas em consideração. Para o EBITDA e a margem EBITDA, considera-se receita líquida, deduzidas as taxas de PIS, COFINS e ISS.

Ao considerar o EBITDA, com 10,2 BRL, o NCDD tem um EBITDA maior por passageiro do que a média do grupo brasileiro de pares (em média, 5,2 BRL por passageiro). O grupo de pares mostra uma grande variação em relação ao EBITDA por passageiro. Aeroportos especialmente pequenos como Natal, João Pessoa e Aracaju têm EBITDA muito baixo ou até negativo por passageiro, enquanto os aeroportos maiores no grupo de pares tendem a ter valores mais altos. Isso reflete as economias de escala mencionadas, dificultando que aeroportos menores alcancem alto EBITDA por passageiro.

A comparação com os pares internacionais mostra que o EBITDA por passageiro é significativamente menor que a média do grupo de pares internacional. Novamente, a volatilidade dentro do grupo de pares é bastante grande.

Figura 1-15: EBITDA por PAX (em BRL)

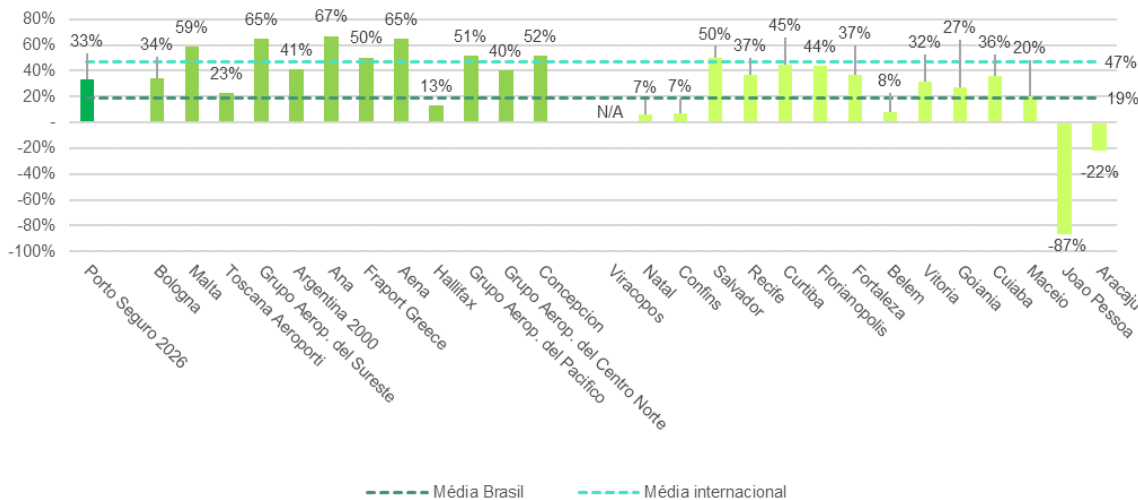


Fonte: PwC.

O desenvolvimento planejado do EBITDA pode ser comparado ao grupo de pares em termos de margens. A margem EBITDA é expressa em porcentagem (EBITDA dividido pela receita total). A margem EBITDA é um indicador que compara a proporção da receita restante na empresa após o pagamento de todos os custos operacionais. O que é considerado como uma margem EBITDA normal varia entre os setores, e é por isso que é necessário fazer comparações com um grupo de pares comparáveis.

Quando a margem EBITDA é comparada, o valor do NCDD é superior à margem EBITDA média do grupo de pares brasileiro em 2026 (como os valores para 2018 são simplesmente indexados novamente, a margem para 2018 seria a mesma de 2026). Em comparação com os aeroportos internacionais, a margem EBITDA do NCDD cai dentro do intervalo do grupo I de pares internacional para 2026, mas se encontra na extremidade inferior da faixa.

Figura 1-16: EBITDA - Margem in %



Fonte: PwC.

O gráfico a seguir detalha como a margem EBITDA da Porto Seguro deverá evoluir. Pode-se observar que a margem EBITDA esperada aumenta ao longo do tempo e atinge mais de 60% no final do período de planejamento. Assim, a margem EBITDA atinge um nível bem dentro da faixa do grupo internacional de pares e acima da extremidade superior da banda dos pares nacionais. Esse desenvolvimento é principalmente atribuído ao crescimento desproporcionalmente baixo do opex do NCDD, dada a melhor utilização da infraestrutura ao longo do tempo.

Figura 1-17: Margem EBITDA prevista em%



Fonte: PwC.



## 2 ANÁLISE DA DEMANDA

Este Capítulo tem como objetivo mostrar aos potenciais concessionários uma visão aprofundada da demanda atual (passageiros, movimentos de aeronaves e carga), assim como os limites e características da Região de Influência (RI) que está servindo.

A definição da RI, com uma caracterização socioeconômica, enquadra o contexto de BPS. Partindo desse ponto temos depois uma análise profunda da demanda (Passageiros, Carga e Movimentações de Aeronaves).

### 2.1 Região de Influência

A Região de Influência (RI) de um aeroporto pode ser definida como a área para as quais se destinam (ou nas quais se originam) a maior parte dos passageiros e cargas que utilizam este aeroporto como destino final (ou origem) da viagem<sup>1</sup>. Passageiros fora desta área de captação são atendidos primordialmente por outros aeroportos. Geralmente, os volumes e o perfil da demanda em um aeroporto serão fortemente influenciados pelas características da sua RI, incluindo atividades econômicas, população, nível de turismo, entre outros.

A delimitação da RI deve levar em consideração não só fatores econômicos, tempos de deslocamento e distâncias ao aeroporto, mas também fatores culturais, como hábitos e preferências. Assim, como base para a definição das RIs foi utilizado o estudo “Regiões de Influência das Cidades” (REGIC)<sup>2</sup>, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que contempla essa diversidade de elementos. O REGIC visa identificar a hierarquia da rede urbana do país através da análise de aspectos da gestão federal e empresarial, e da distribuição de bens e serviços. Os centros urbanos da rede brasileira são definidos a partir de informações de subordinação administrativa no setor público federal e de localização das sedes e filiais de empresas. Também são consideradas a oferta de equipamentos e serviços que caracterizam a centralidade de uma cidade (informações de ligações aéreas, deslocamento para hospitais, áreas de cobertura de emissoras e televisão e internet, oferta de ensino superior, diversidade das atividades comerciais e de serviço etc.), tratando a questão de definição de RI de forma holística. No REGIC, os municípios (alguns tratados conjuntamente como Área de Concentração de População - ACP<sup>17</sup>) são classificados em cinco grandes níveis: Metrópole (12 no país), Capital Regional (70), Centro Sub-Regional (169), Centro de Zona (556) e Centro Local (4.473). A RI de um dado município é composta pelos municípios de nível hierárquico inferior que são por ele influenciados (ou influenciados mais do que por outro município de nível superior). No caso em tela, Porto Seguro e Eunápolis são enquadrados como Centro Sub-Regional.

A relevância estratégica do Aeroporto de Porto Seguro está no seu caráter central dentro dos núcleos da Costa do Descobrimento, enquanto a infraestrutura sustenta o importante fluxo turístico.

---

<sup>1</sup> Esta definição não engloba os passageiros de conexão, que tem origem e destino finais em outras localidades.

<sup>2</sup> Fonte: IBGE. Regiões de Influência das Cidades 2007, IBGE, Rio de Janeiro, 2008. Outros estudos mais atuais de Divisão Urbano-Regional foram publicados pelo IBGE, porém remetem à mesma análise hierárquica de municípios realizada no estudo de 2007, ou apresentam uma estrutura hierárquica mais simplificada, porém consistente com a adotada no estudo de 2007.

A Costa do Descobrimento foi tornada Patrimônio Natural Mundial da UNESCO em 1999, pela riqueza da sua biodiversidade e importância dentro do complexo de floresta tropical Atlântica. É composta pelos municípios costeiros de Santa Cruz Cabralia, Porto Seguro e Belmonte.

Enquanto a cidade de Porto Seguro se localiza diretamente na costa, Eunápolis situa-se 60 km no interior. As duas cidades estão ligadas pela Rodovia BR-367, formando uma região urbana com cerca de 345.000 habitantes. A população da Região da Costa do Descobrimento é de 468.000 no total.

O setor Industrial tem maior relevância no Município de Eunápolis por que aqui se industrializa toda celulose da silvicultura de eucaliptos na região. A agropecuária e a fruticultura é um componente fundamental da economia local.

O Turismo é o principal condutor econômico, sendo Porto Seguro o maior centro turístico de Praia e Sol da América do Sul, de grande importância a nível Brasil, mas também com presença internacional – nomeadamente oriundos da Argentina, Chile e Uruguai. As praias e paisagens são o foco do turismo, aos quais se juntam a Cidade Histórico, Patrimônio Nacional, e a vida noturna. O Carnaval oferece uma das celebrações mais populares do Brasil.

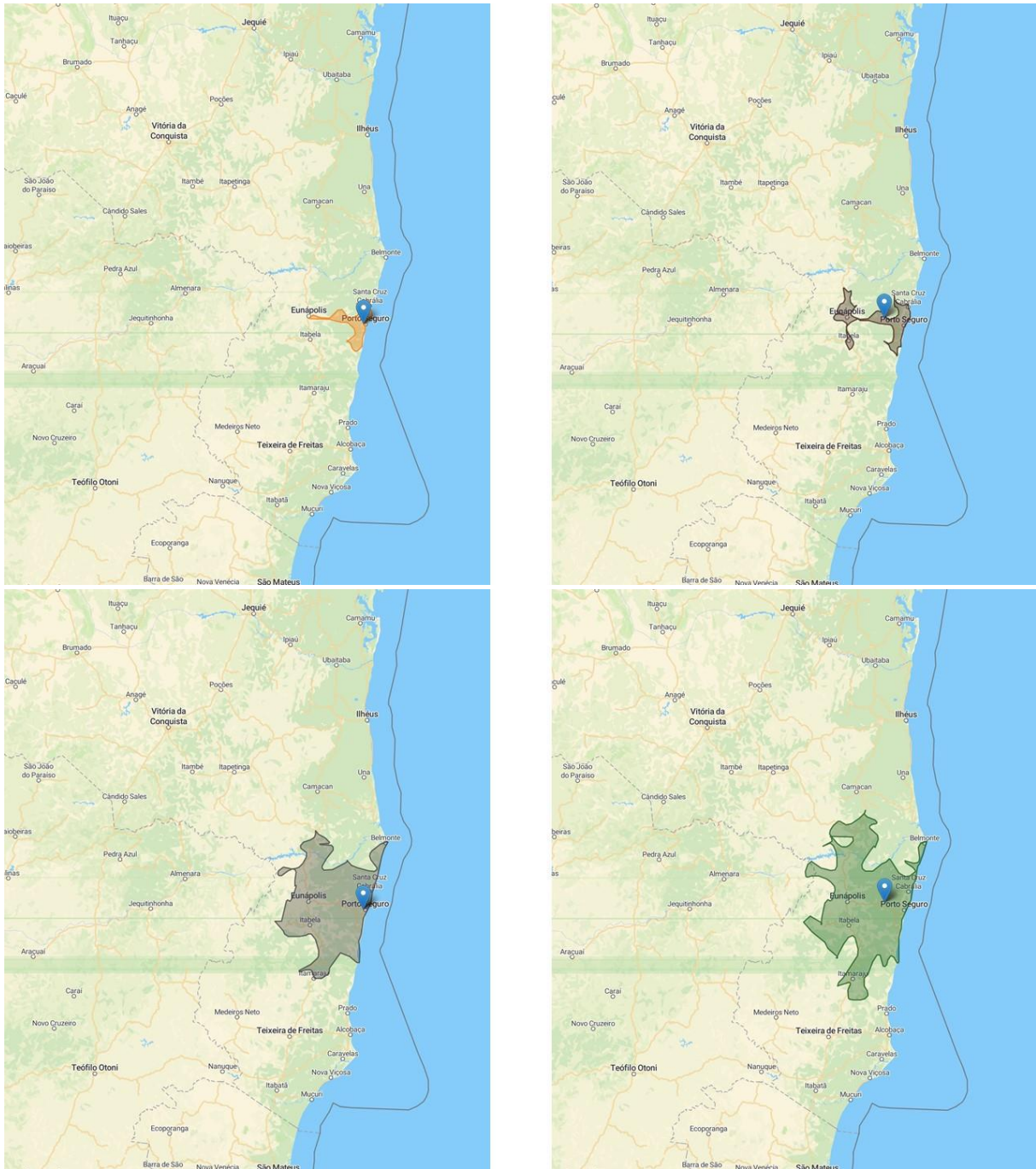
Na tomada de decisão de qual aeroporto utilizar, a distância a ser percorrida por rodovia é um fator fundamental, uma vez que a grande maioria dos passageiros chega à aeroportos por esse meio. No caso do Nordeste, a proporção de passageiros a acessarem aeroportos por meio de rodovias atinge valores superiores a 90%.<sup>3</sup> O tempo médio de viagem até ao aeroporto é, novamente no caso do Nordeste, quase sempre inferior a 2 horas.<sup>4</sup> Por esses motivos, identifica-se como um fator fundamental na definição da RI perceber as áreas abrangidas pelos dois aeroportos (existente e novo) em intervalor de tempo, como demonstrado na figura em baixo.

---

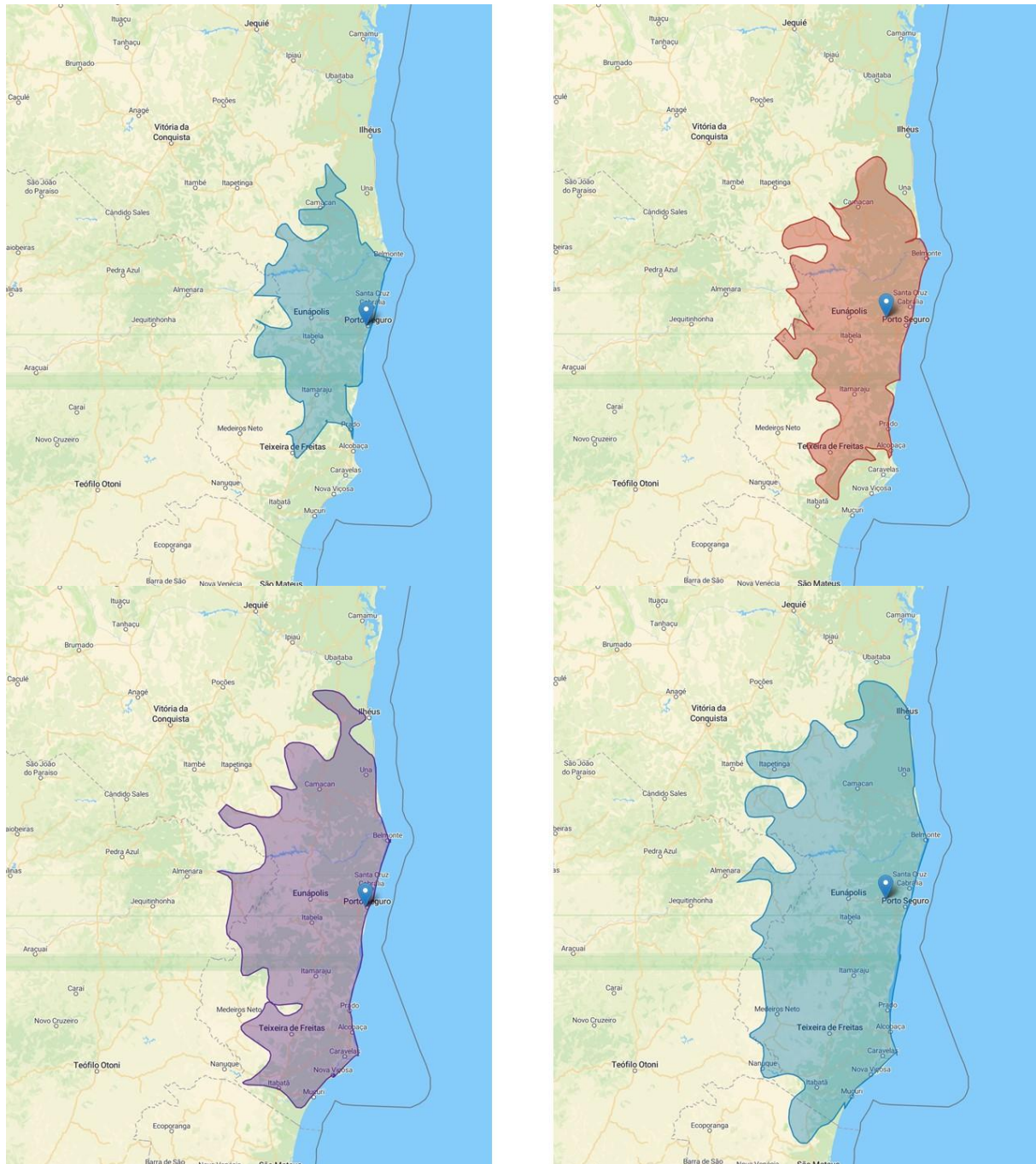
<sup>3</sup> Fonte: BQV

<sup>4</sup> Fonte: BQV. Uma média de 83.1% dos passageiros circula numa distância de 2 horas do aeroporto na região do Nordeste.

**Figura 2-1: Distância alcançada em intervalos de 1h / 2h / 3h / 4h centrado no Aeroporto de Porto Seguro (Esquerda) e no Aeroporto da Costa dos Descobrimentos (Direita)**







Fonte: Elaboração Própria com base em [www.oalley.net](http://www.oalley.net).

## 2.2 Aspectos Demográficos e Socioeconômicos

A Costa do Descoberto consiste no Território de Identidade 27 do Estado da Bahia e é composto pelo território de oito municípios:

- Belmonte;
- Eunápolis;
- Guaratinga;
- Itabela;

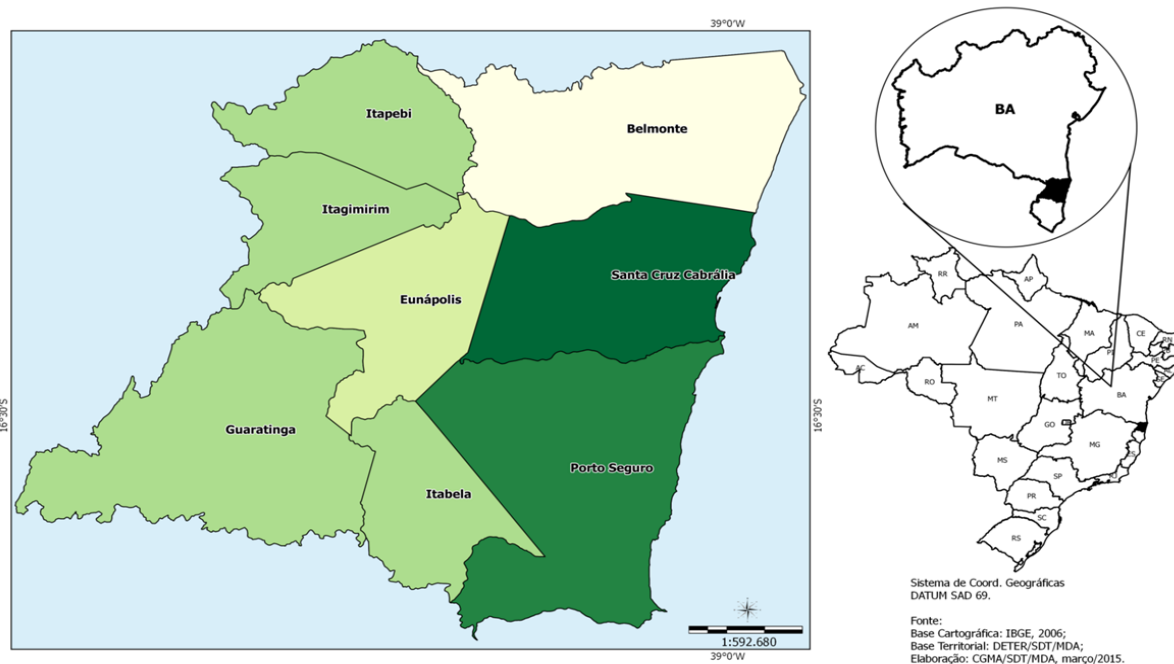
- Itagimirim;
- Itapebi;
- Porto Seguro;
- Santa Cruz de Cabrália.

Localizado no sul do estado da Bahia, o território possui área de 12.109,40 km<sup>2</sup>, o que corresponde a 2,1% da área do estado (SDE, 2016<sup>5</sup>). Com uma área costeira de cerca de 150km, formada pelas regiões litorâneas de Porto Seguro, Santa Cruz de Cabrália e Belmonte, é um dos principais polos turísticos do Brasil, recebendo visitantes durante todo o ano.

Além do turismo, destacam-se outras atividades econômicas, como a agropecuária extensiva de bovinos, a exploração florestal, o cultivo do eucalipto, a indústria do papel e da celulose, a pesca, o cultivo de cacau, de cana de açúcar, de café e de frutas como mamão, maracujá e abacaxi (SDE, 2016).

A Figura 2-2 localiza a Costa do Descobrimento no estado, indicando os municípios pertencentes a este território.

Figura 2-2: Localização da Costa do Descobrimento



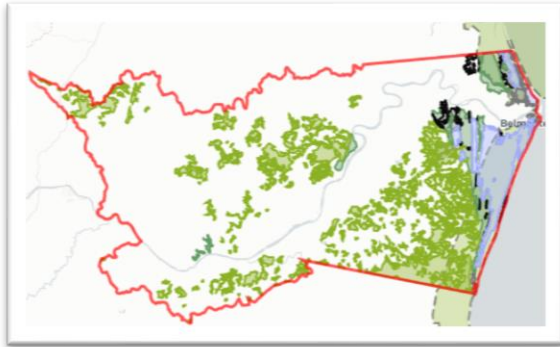
Fonte: a partir de IBGE.

Além das praias, destaca-se o grande ativo ambiental, composto por importantes fragmentos de Mata Atlântica, protegidos ou não por Unidades de Conservação. O total da área de Mata Atlântica da Costa de Descobrimento é de 242.872 hectares, de acordo com dados do site Aqui Tem Mata, da

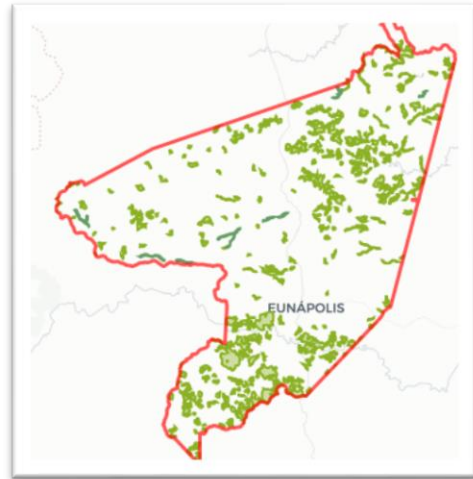
<sup>5</sup> SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (SDE). Estudo de Potencialidades Socioeconômicas – Costa do Descobrimento. Superintendência de Estudos e Políticas Públicas/Diretoria de Estudos e Planos/Coordenação de Planos de Desenvolvimento. Salvador, Bahia, 2016. Disponível em: <http://www.sde.ba.gov.br/vs-arquivos/imagens/revista-pdf-11590.pdf>

Fundação SOS Mata Atlântica. A Figura 2-3 mostra as áreas de Mata Atlântica em cada um dos municípios do território.

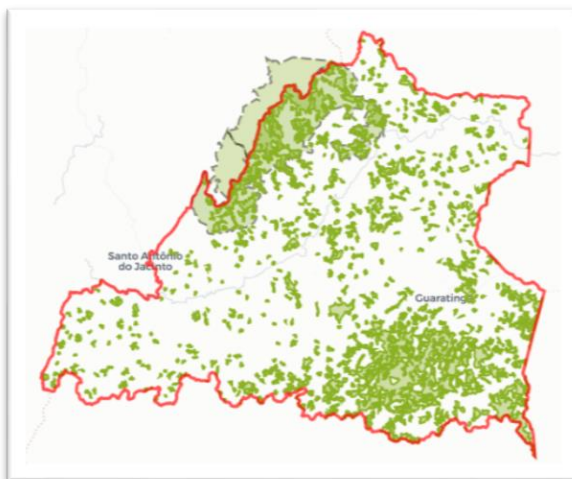
**Figura 2-3: Distribuição da Mata Atlântica nos Territórios Municipais**



Belmonte: 38.944 hectares



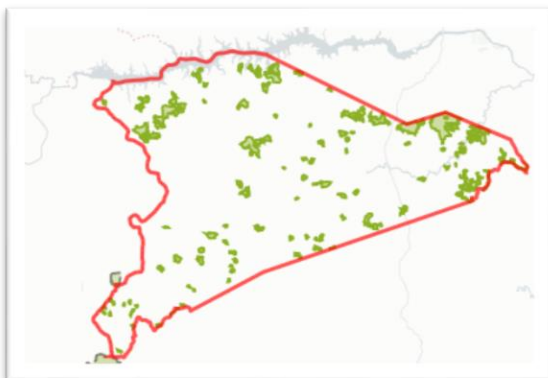
Eunápolis: 9.063 hectares



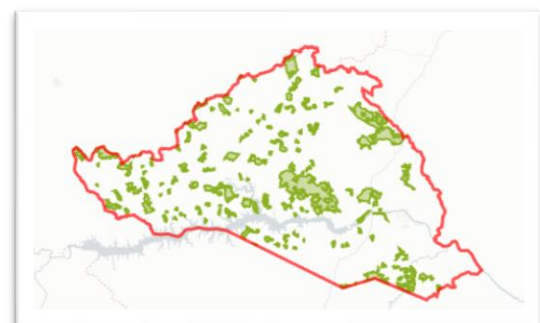
Guaratinga – 33.268 hectares



Itabela – 16.755 hectares

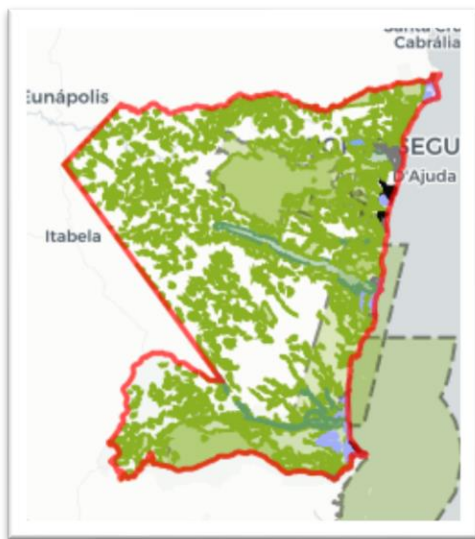


Itagimirim – 4.262 hectares

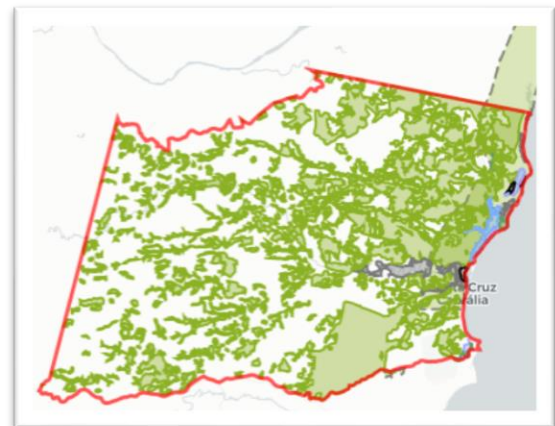


Itapebi – 9.084 hectares





Porto Seguro – 78.030 hectares



Santa Cruz de Cabralia – 53.466

Fonte: Aqui Tem Mata / Fundação SOS Mata Atlântica.

Além de conferir grande qualidade ambiental à região, a presença de áreas de preservação coloca a região como uma daquelas de maiores índices de conservação ambiental do Brasil. Centros de Recuperação de Fauna Silvestre, viveiros, presença de rios de águas limpas, trilhas ecológicas e áreas na rota internacional de observação de aves representam grandes ativos ao turismo nacional e internacional. Destaca-se ainda, quanto aos aspectos ambientais, a presença de cerca de 30 Unidades de Conservação, como o Parque Nacional Pau Brasil, o Parque Nacional de Monte Pascoal, dentre outras.

Talvez o aspecto mais marcante da Costa do Descobrimento seja o capital histórico agregado à região, uma vez que este abarca o primeiro sítio de contato entre as populações indígenas do Brasil e a esquadra de Pedro Álvares Cabral no Brasil (Figura 2-4).

Figura 2-4: Desembarque de Cabral



Fonte: Pintura de Oscar Pereira da Silva<sup>6</sup>.

*Neste dia, a horas de véspera, houvemos vista de terra! Primeiramente dum grande monte, mui alto e redondo; e doutras serras mais baixas ao sul dele; e de terra chã, com grandes arvoredos: ao monte alto o capitão pôs nome – o Monte Pascoal e à terra – a Terra da Vera Cruz.*

*Mandou lançar o prumo. Acharam vinte e cinco braças; e ao sol posto, obra de seis léguas da terra, surgimos âncoras, em dezenove braças -- ancoragem limpa. Ali permanecemos toda aquela noite. E à quinta-feira, pela manhã, fizemos vela e seguimos em direitos à terra, indo os navios pequenos diante, por dezessete, dezesseis, quinze, catorze, treze, doze, dez e nove braças, até meia légua da terra, onde todos lançamos âncoras em frente à boca de um rio. E chegaríamos a esta ancoragem às dez horas pouco mais ou menos.*

*Dali avistamos homens que andavam pela praia, obra de sete ou oito, segundo disseram os navios pequenos, por chegarem primeiro.*

*Então lançamos fora os batéis e esquifes, e vieram logo todos os capitães das naus a esta nau do Capitão-mor, onde falaram entre si.*

*E o Capitão-mor mandou em terra no batel a Nicolau Coelho para ver aquele rio. E tanto que ele começou de ir para lá, acudiram pela praia homens, quando aos dois, quando aos três, de maneira que, ao chegar o batel à boca do rio, já ali havia dezoito ou vinte homens.*

*Eram pardos, todos nus, sem coisa alguma que lhes cobrisse suas vergonhas. Nas mãos traziam arcos com suas setas. (CARTA DE PERO VAZ DE CAMINHA, 1500)*

Tombada em 1999 como Patrimônio pela Unesco, a região possui muitos sítios históricos (Figura 2-5), aldeias indígenas, museus, uma marca não apenas de sua história, mas da história do Brasil.

<sup>6</sup> <https://deniseludwig.blogspot.com/2013/04/arte-em-pinturas-na-historia-do.html>



**Figura 2-5: Sítio Histórico de Santa Cruz de Cabrália**

Fonte: Viagem e Turismo<sup>7</sup>.

De acordo com a SDE (2016), a Costa do Descobrimento possui as seguintes características principais:

- Total de 378,59 mil habitantes e densidade demográfica de 31,26 habitantes/km<sup>2</sup> (IBGE 2014);
- IDH de 0,617 (IBGE 2010) e a maior parcela da população, cerca de 70% segundo a SEI, vivendo em área urbana;
- PIB totaliza R\$ 5.003 bilhões, sendo composto por 51,13% do setor de serviços, 22,44% da administração pública, 17,62 % do setor industrial e 8,81 % corresponde à agropecuária (IBGE-2013);
- Economia baseada em comércio e serviços e indústria. As atividades de comércio e serviços têm como motor o turismo enquanto na indústria sobressai a transformação de celulose e, em função dessas atividades, nos últimos anos a região vem apresentando um desenvolvimento econômico e social bastante significativo;
- O mais importante player de celulose em operação neste território é a Veracel Celulose, que possui unidade fabril em Eunápolis, cultivando florestas de eucalipto em todo o sul da Bahia, sendo, portanto, considerada uma das indústrias mais avançadas do mundo no setor de papel e celulose, produzindo celulose altamente qualificada desde 2005;
- As principais cidades da região são Porto Seguro e Eunápolis e ambas se destacam das demais cidades por seu dinamismo econômico traduzido pelos valores de seus PIB. Porto Seguro constitui-se num importante centro turístico com infraestrutura de serviços e hospedagem a nível internacional, agências bancárias, comércio diversificado, rede hoteleira com capacidade aproximada de quinze mil leitos e aeroporto internacional. Eunápolis, além de infraestrutura turística, de comércio e serviços, abriga um Distrito industrial com importantes empresas e

<sup>7</sup> <https://viagemeturismo.abril.com.br/blog/brasis/7-centros-historicos-do-litoral-da-bahia-que-voce-tem-de-conhecer/>

conta com agências dos principais bancos comerciais e de desenvolvimento, itens essenciais para atração de novos empreendimentos;

- Santa Cruz Cabrália e Coroa Vermelha também dispõem de infraestrutura turística e urbana e são destinos bastante conhecidos. Belmonte distingue-se no setor de agropecuária e Itapebi na produção de energia através da Hidrelétrica de Itapebi, no Rio Jequitinhonha;
- Possui boa rede viária com estradas que interligam seus diversos municípios e conectam às várias regiões do estado. A principal rodovia da região é a BR-101, que corta a Costa do Descobrimento de norte a sul, essa rodovia atravessa todo o litoral brasileiro e liga o norte ao sul do país.
- Agricultura bastante diversificada, destacando-se a produção de Mamão, que representa 36,94% da produção da Bahia e 30,68% do montante produzido pela região Nordeste, e especiarias, especialmente o Urucum (30,22%) e a Pimenta-do-Reino (23,91%), além de Café (13,43%);
- Rebanho bastante variado, entretanto, a criação de bubalino é o mais representativo dentre outros do Estado, sendo considerado o maior rebanho de bubalino de toda a Bahia, com 5,1 mil cabeças (20,12%), apesar de não ser o maior rebanho deste território.
- Atualmente, produz cerca de 27% da madeira em tora de eucalipto para papel e celulose do estado e 15% de madeira em tora de eucalipto para outras finalidades do Nordeste;
- Os agronegócios mais desenvolvidos são a bovinocultura, a heveicultura, o cultivo do mamão e a silvicultura, porém um grande potencial a ser desenvolvido é a apicultura com produção do mel e de seus subprodutos como: geleia real, cera e própolis;
- De acordo com dados do Guia Industrial da Federação das Indústrias do Estado da Bahia, na Costa do Descobrimento estão instaladas 257 indústrias, cuja predominância é do setor de Transformação com 221 empresas e 3,8 mil empregados, seguido da Construção Civil (19 empresas e 425 empregados), Serviços Industriais de Utilidade Pública (7 empresas e 309 empregados) e Extrativa Mineral (10 empresas e 90 empregados);
- Detém um pouco mais de 5,4 mil empresas de comércio e/ou serviços, que se encontram assim distribuídos: 53,8% comércio e 46,2% serviços;
- A região, que atualmente conta com estrutura completa de atendimento ao turismo, recebeu do governo do estado nos anos 1990, através do PRODETUR I /NE, intervenções importantes na infraestrutura, como o asfaltamento das BA-001 e BR-367 e a construção do aeroporto internacional, que alavancaram o desenvolvimento do território e atraíram para o local investimentos públicos e privados que o dotaram de urbanização, extenso parque hoteleiro e comércio e serviços vibrantes que somados às boas rodovias e ao aeroporto internacional transformaram a região em um parque turístico internacional;
- Na região existem segundo dados da Fundação Nacional do Índio dez aldeias indígenas, sendo nove do povo pataxó, localizadas em porto seguro, Pau Brasil e Santa Cruz Cabrália e uma de etnia tupinambá, localizada em Belmonte, que juntas perfazem no total cerca de 18.000 indivíduos que vivem do extrativismo, agropecuária de subsistência e atualmente do turismo;
- Dados de 2009 (SETUR) indicam que nesta época havia 682 meios de hospedagem, com 16.477 unidades habitacionais e 54,316 leitos.

Com a apresentação desta visão geral sobre o território da Costa do Descobrimento, são descritos a seguir aspectos demográficos e socioeconômicos do município.

### 2.2.1 Perfil Demográfico

A Tabela 2-1 mostra a distribuição da população total dos municípios que compõem a Costa do Descobrimento conforme os censos demográficos de 1991, 2000, 2010, além da estimativa populacional do IBGE para 2019. Verifica-se a importância dos municípios de Porto Seguro e Eunápolis, sendo que Porto Seguro possuía, em 2010, quase 37% da população total do território. Observa-se ainda que o maior crescimento populacional de Porto Seguro ocorreu entre os anos de 1991 e 2000, com a população quase que triplicando, nesse período.

**Tabela 2-1: População total (1991/2010)**

Município	1991		2000		2010		2019 (estimada)	
	Pessoas	%	Pessoas	%	Pessoas	%	Pessoas	%
Belmonte	22.070	11,15	20.032	6,86	21.798	6,35	23.328	6,11
Eunápolis	69.561	35,14	83.706	28,66	100.196	29,18	113.380	29,70
Guaratinga	25.441	12,85	24.319	8,33	22.165	6,46	20.843	5,46
Itabela	20.848	10,53	25.764	8,82	28.390	8,27	30.584	8,01
Itagimirim	7.887	3,98	7.728	2,65	7.110	2,07	6.869	1,80
Itapebi	11.078	5,60	11.126	3,81	10.495	3,06	10.259	2,69
Porto Seguro	34.531	17,44	95.530	32,71	126.929	36,97	148.686	38,95
Santa Cruz de Cabralia	6.535	3,30	23.888	8,18	26.264	7,65	27.778	7,28
TOTAL	197.951	100	292.093	100	343.347	100	381.727	100

Fonte: IBGE SIDRA e IBGE municípios.

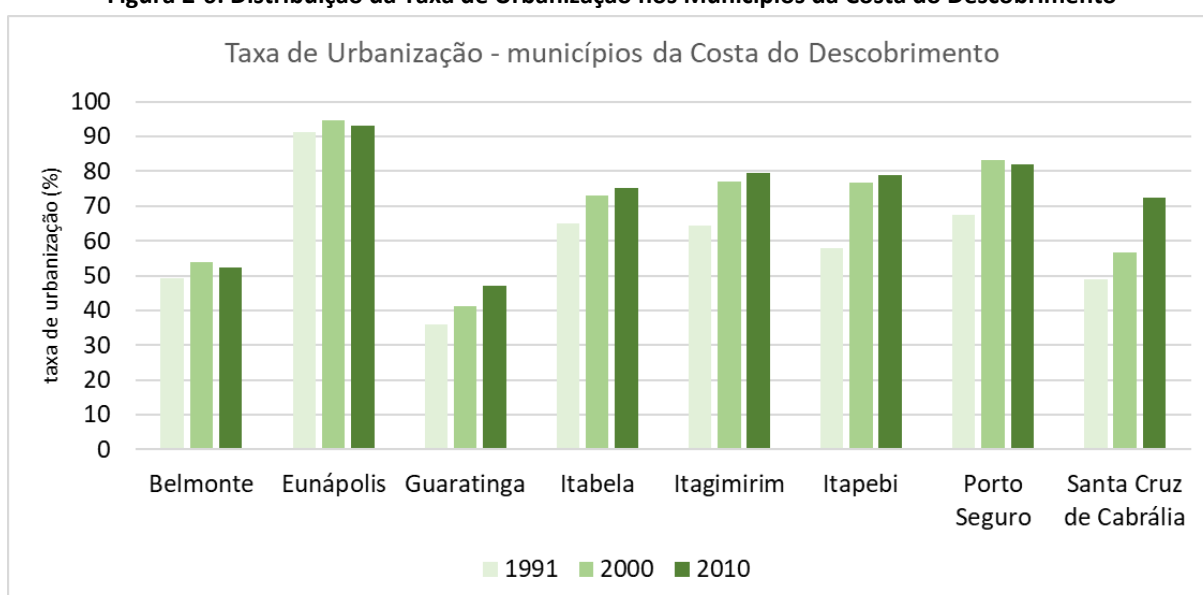
A Tabela 2-2 mostra as taxas de urbanização dos municípios da Costa do Descobrimento conforme os Censos de 1991, 2000 e 2010. Estes dados são mostrados também na Figura 2-6, verificando-se o aumento da taxa de urbanização para todos os municípios ao longo do tempo, destacando-se Eunápolis como o município com as maiores taxas de urbanização.

Tabela 2-2: Taxa de urbanização (1991/2010)

Município	1991	2000	2010
Belmonte	49,2	53,9	52,4
Eunápolis	91,3	94,6	93,2
Guaratinga	36,0	41,2	47,0
Itabela	65,1	73,2	75,3
Itagimirim	64,4	77,2	79,5
Itapebi	57,7	76,8	78,8
Porto Seguro	67,5	83,3	82,0
Santa Cruz de Cabrália	48,9	56,6	72,3

Fonte: a partir de IBGE SIDRA.

Figura 2-6: Distribuição da Taxa de Urbanização nos Municípios da Costa do Descobrimento



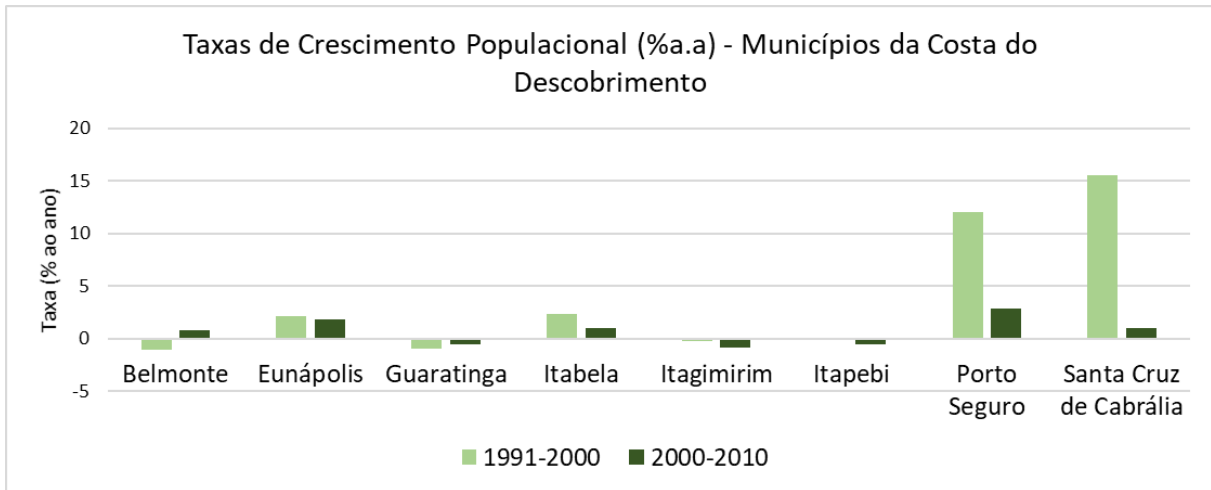
Fonte: a partir de IBGE SIDRA.

Quanto à urbanização (Figura 2-7), os dados do IBGE mostram um equilíbrio para Eunápolis, com baixas taxas de crescimento populacional anuais. Em contraposição, verifica-se o grande aumento anual para os municípios de Porto Seguro e Santa Cruz de Cabrália nos anos entre os censos de 1991 e 2000. Apesar da redução dos níveis no período seguinte, Porto Seguro ainda se destacou como o município do território com a maior taxa anual de crescimento. Conforme abordado nos estudos ambientais (Relatório 4), Porto Seguro e Santa Cruz de Cabrália experimentaram um processo de crescimento populacional muito maior que o do estado do Bahia, com elevadas taxas de crescimento da população urbana e mesmo rural indicando ser uma região de atração de população, possivelmente vinculada ao desenvolvimento da atividade turística. Eunápolis, por sua vez, mesmo contanto com

taxas de crescimento menores que Porto Seguro e Santa Cruz de Cabrália, também registrou significativo crescimento no período, comparativamente ao estado da Bahia.

Observa-se ainda que para Guaratinga, Itagimirim e Itapebi, as taxas mostraram-se negativas nos dois períodos avaliados.

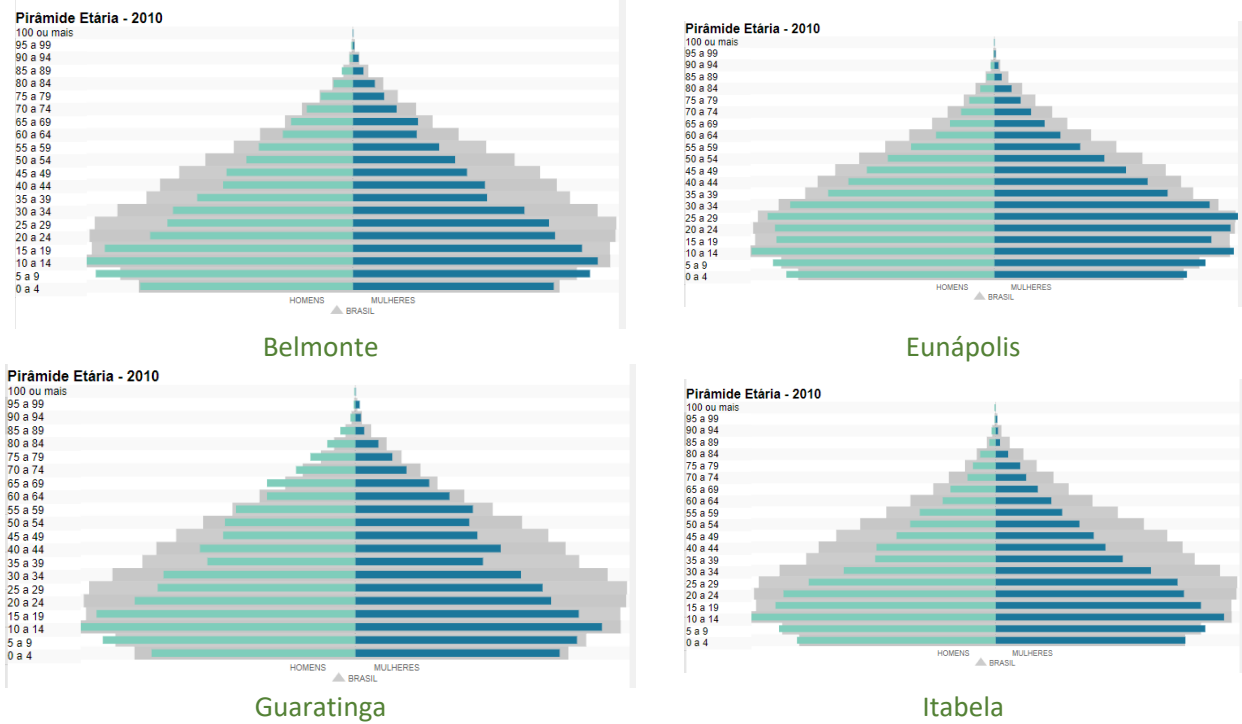
**Figura 2-7: Taxa Anual de Crescimento da População nos Municípios da Costa do Descobrimento**

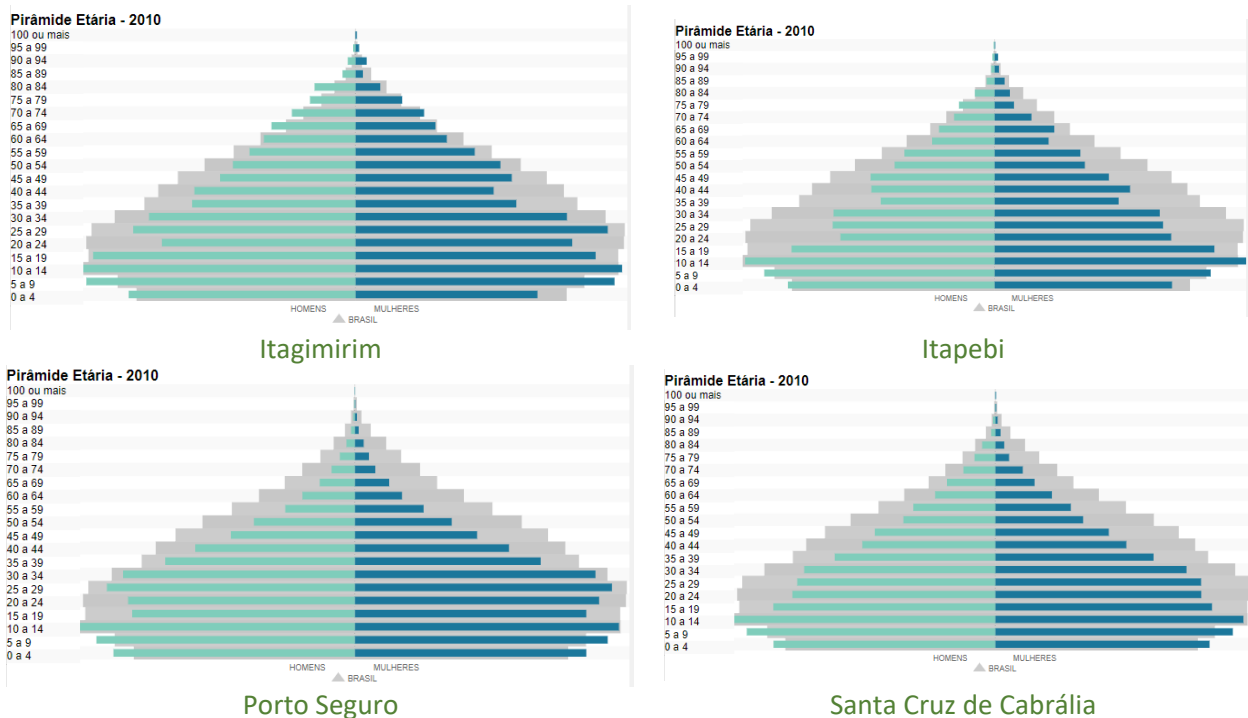


Fonte: IBGE SIDRA.

A Figura 2-8 mostra as pirâmides etárias dos municípios da Costa do Descobrimento.

**Figura 2-8: Pirâmides Etárias - Municípios da Costa do Descobrimento**





Fonte: IBGE Cidades.

A Tabela 2-3 mostra a densidade demográfica dos municípios em questão, verificando-se que Eunápolis e Porto Seguro, mais uma vez, destacam-se com os valores mais elevados em contrapartida a Itagimirim, com apenas 8,43 habitantes/km<sup>2</sup>.

**Tabela 2-3: Densidade Demográfica (2010) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Município	2010
Belmonte	12,23
Eunápolis	78,57
Guaratinga	10,26
Itabela	33,36
Itagimirim	8,42
Itapebi	10,77
Porto Seguro	62,65
Santa Cruz de Cabrália	19,21

Fonte: IBGE.

A Tabela 2-4 mostra a quantidade de domicílios particulares ocupados e a média de moradores por domicílio para os municípios. Observam-se médias entre 3,28 e 3,55 moradores por domicílio.

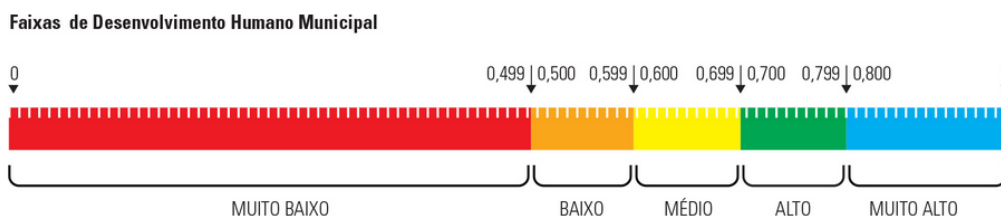
**Tabela 2-4: Domicílios Ocupados e Média de Moradores por Domicílio (2010) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Município	Domicílios particulares ocupados 2010	Média de moradores em domicílios particulares ocupados 2010
Belmonte	6.439	3,38
Eunápolis	29.572	3,38
Guaratinga	6.744	3,29
Itabela	7.992	3,55
Itagimirim	2.170	3,28
Itapebi	3.033	3,45
Porto Seguro	38.490	3,28
Santa Cruz de Cabralia	7.812	3,34

Fonte: a partir de IBGE SIDRA.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) consiste em um índice importante que avalia três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O esquema apresentado na Figura 2-9 mostra as faixas consideradas:

**Figura 2-9: Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal**



Fonte: Atlas Brasil.

A Tabela 2-5 e a Figura 2-10 mostram a evolução do IDHM dos municípios entre os anos de 1991 e 2010, observando-se a sua grande elevação. Para alguns municípios se observou a evolução da faixa “muito baixo” à faixa “médio”: Eunápolis, Itagimirim, Porto Seguro e Santa Cruz de Cabralia.

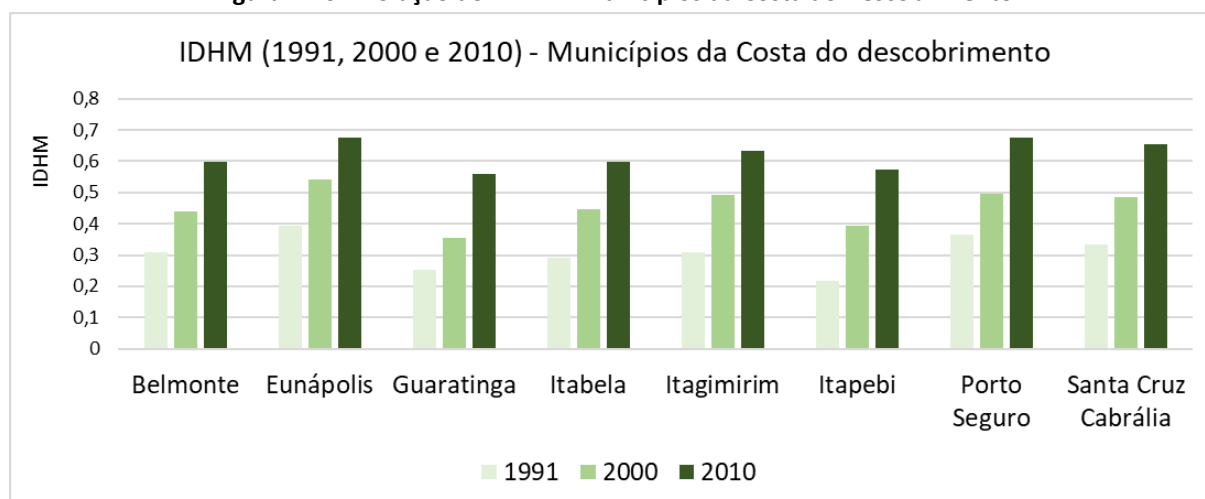
A Figura 2-11 mostra a composição do IDHM de cada um dos municípios avaliados, observando-se que a longevidade mostrou ser o fator mais importante.

Tabela 2-5: IDHM - municípios da Costa do Descobrimento

Município	1991		2000		2010	
	IDHM	Faixa	IDHM	Faixa	IDHM	Faixa
Belmonte	0,310	Muito baixo	0,441	Muito baixo	0,598	Baixo
Eunápolis	0,392	Muito baixo	0,540	Baixo	0,677	Médio
Guaratinga	0,253	Muito baixo	0,356	Muito baixo	0,558	Baixo
Itabela	0,291	Muito baixo	0,445	Muito baixo	0,599	Baixo
Itagimirim	0,309	Muito baixo	0,493	Muito baixo	0,634	Médio
Itapebi	0,218	Muito baixo	0,394	Muito baixo	0,572	Baixo
Porto Seguro	0,367	Muito baixo	0,495	Muito baixo	0,676	Médio
Santa Cruz de Cabrália	0,334	Muito baixo	0,486	Muito baixo	0,654	Médio

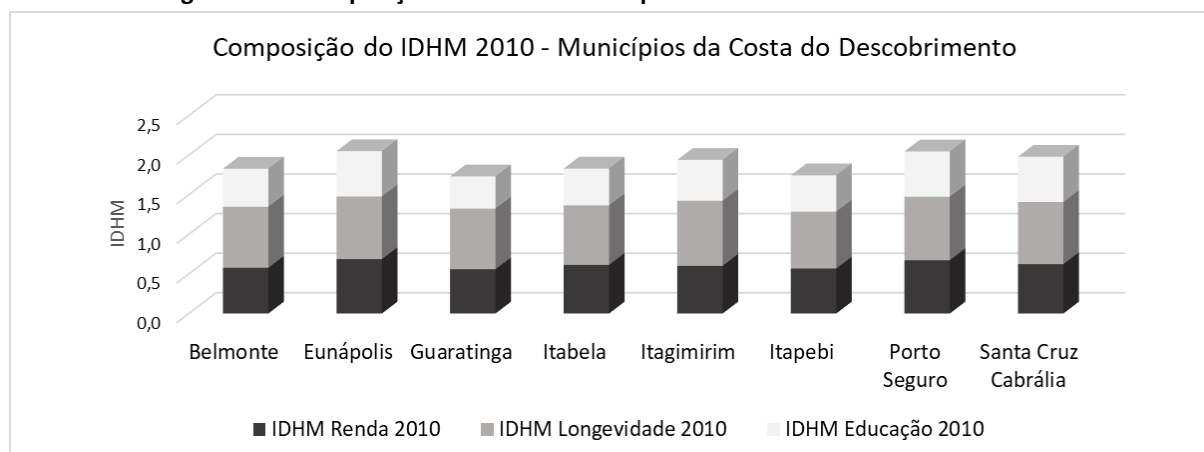
Fonte: a partir de Atlas Brasil.

Figura 2-10: Evolução do IDHM – Municípios da Costa do Descobrimento



Fonte: a partir de Atlas Brasil.



**Figura 2-11: Composição do IDHM – Municípios da Costa do Descobrimento- 2010**

Fonte: a partir de Atlas Brasil.

Quanto à educação, verificam-se na Tabela 2-6 e na Tabela 2-7 alguns dados disponíveis, verificando-se a preponderância de Porto Seguro e Eunápolis. Nestes municípios existem cursos superiores presenciais, como a Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB), Universidade Estadual da Bahia (UNEB), além de diversas particulares (com cursos presenciais e à distância).

**Tabela 2-6: Educação nos municípios da Costa do Descobrimento**

Município	Taxa de escolarização de 6 a 14 anos (2010)	Matrículas no ensino fundamental (2018)	Matrículas no ensino médio (2018)	Número de estabelecimentos de ensino fundamental (2018)	População alfabetizada (2014)
Belmonte	96,5%	3.734	820	33	61,9%
Eunápolis	96,2%	17.645	4.335	52	68,4%
Guaratinga	94,6%	3.104	763	29	59,9%
Itabela	95,8%	5.144	1.055	24	62,0%
Itagimirim	96,2%	1.094	233	6	64,4%
Itapebi	97,4%	1.666	270	13	61,7%
Porto Seguro	96,9%	25.330	6.485	111	68,5%
Santa Cruz de Cabrália	96,4%	5.160	1.132	26	70,0%

Fonte: IBGE Cidades/SDE, 2016.

**Tabela 2-7: Cursos Técnicos Ofertados nos municípios da Costa do Descobrimto (2016)**

Município	Cursos Técnicos Ofertados (2016)
Belmonte	-
Eunápolis	Escola Técnica Egídio José da Silva (enfermagem, radiologia) Instituto Federal da Bahia - Campus Eunápolis (meio ambiente, edificações, informática, enfermagem) Centro Territorial de Educação Profissional da Costa do Descobrimto (administração, contabilidade, enfermagem, hospedagem, design de móveis)
Guaratinga	-
Itabela	-
Itagimirim	-
Itapebi	-
Porto Seguro	Escola Técnica Egídio José da Silva (agropecuária) Colégio Estadual Antônio Carlos Magalhães (hospedagem) Instituto Federal da Bahia - Campus Porto Seguro (biocombustíveis, informática, alimentos, infraestrutura escolar, secretária escolar, alimentação escolar, multimeios didáticos)
Santa Cruz de Cabrália	-

Fonte: SISTEC/MEC a partir de SDE, 2016.

A Tabela 2-8 sintetiza as informações da estrutura de serviços de saúde nos municípios da Costa do Descobrimto.

**Tabela 2-8: CNES - Estabelecimentos por Tipo - Quantidade por Município e Tipo de Estabelecimento - municípios da Costa do Descobrimto (julho de 2019)**

	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabrália	total
Academia da Saúde	0	2	1	0	0	0	2	0	5
Central de Regulação	0	1	1	1	1	1	2	2	9
Central de Regulação Médica das Urgências	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Centro de Apoio a Saúde da	1	0	1	0	0	1	0	0	3

	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebim	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia	total
Família-CASF									
Centro de Atenção Hemoterápica e/ou Hematológica	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Centro de Atenção Psicossocial -CAPS	0	3	1	1	0	0	3	1	9
Centro de Saúde/Unidade Básica de Saúde	9	23	8	11	3	5	41	12	112
Central de Notif. Captação e Distr. Órgãos Estadua	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Clínica Especializada/Ambulatório Especializado	0	38	1	8	0	1	33	2	83
Consultório	0	83	0	4	1	0	90	5	183
Farmácia	0	0	1	1	0	0	2	1	5
Hospital Geral	1	4	1	1	1	1	3	1	13
Hospital Dia	0	2	0	0	0	0	1	0	3
Policlínica	0	3	0	1	0	0	1	0	5
Posto de Saúde	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Pronto Atendimento	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Secretaria de Saúde	1	2	1	1	1	1	1	1	9

	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia	total
Unidade de Atenção à Saúde Indígena	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Unidade de Serviço de Apoio de Diagnose e Terapia	0	14	2	3	0	1	16	0	36
Unidade de Vigilância em Saúde	1	3	2	2	0	0	4	1	13
Unidade Móvel de Nível Pré-hosp-Urgência/Emergênci	1	4	1	1	1	1	6	1	16
Unidade Móvel Terrestre	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Total	15	184	21	35	8	12	216	28	519

Fonte: Ministério da Saúde - Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES.

### 2.2.2 Estruturação da Economia

A economia da região é baseada, conforme SDE (2016) em comércio e serviços e indústria. O PIB da Costa do Descobrimento em 2016 foi de R\$ 6.919.500.000,00, sendo que Porto Seguro e Eunápolis mostraram, somados, mais de 80% deste total, com respectivamente, 2.523.430.000,00 e 2.535.370.000,00 reais (Tabela 2-9). A Tabela 2-10 mostra a estruturação setorial do PIB dos municípios, verificando-se a maior importância do setor associado aos serviços, com exceção de Itapebi, em função do setor hidrelétrico.

Tabela 2-9: PIB (R\$ milhões) (2010 a 2016) – Municípios da Costa do Descobrimento

Territórios de Identidade e Municípios	PIB (R\$ milhões)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Costa do Descobrimento	3.574,75	4.031,71	4.445,75	5.159,99	5.505,08	6.237,47	6.919,50
Belmonte	165,24	179,08	208,45	226,42	229,95	280,30	284,37
Eunápolis	1.372,27	1.516,89	1.701,48	2.004,42	2.075,77	2.276,99	2.535,37
Guaratinga	125,08	138,53	154,42	173,18	197,27	225,54	219,73
Itabela	204,91	220,54	243,21	278,03	300,69	310,78	331,07
Itagimirim	55,13	64,90	66,52	88,70	91,94	107,96	108,26
Itapebi	298,50	313,68	343,87	317,41	255,61	446,82	577,80
Porto Seguro	1.181,26	1.400,71	1.514,84	1.831,81	2.077,89	2.289,91	2.523,43
Santa Cruz Cabrália	172,35	197,37	212,97	240,01	275,95	299,18	339,48

Fonte: a partir de SEI / IBGE.

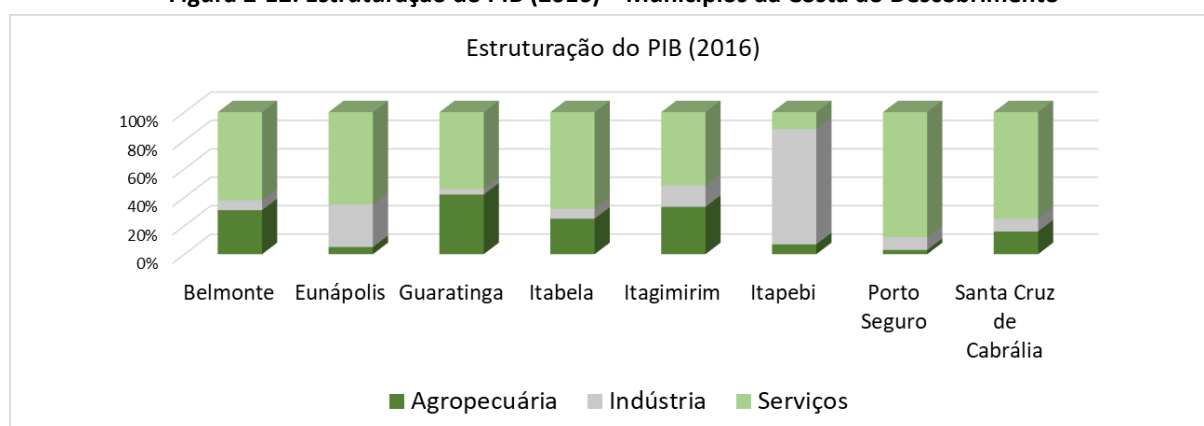
Tabela 2-10: Estrutura setorial do PIB (%) (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento

Município	Agropecuária	Indústria	Serviços
Belmonte	0,31	0,07	0,62
Eunápolis	0,05	0,30	0,65
Guaratinga	0,42	0,04	0,54
Itabela	0,25	0,07	0,68
Itagimirim	0,33	0,15	0,51
Itapebi	0,07	0,82	0,12
Porto Seguro	0,03	0,09	0,88
Santa Cruz de Cabrália	0,16	0,09	0,75

Fonte: a partir de SEI / IBGE.

A Figura 2-12 ilustra os dados da tabela anterior, mostrando ainda a importância relativa do setor industrial em Eunápolis e a maior importância do setor de serviços em Porto Seguro.

Figura 2-12: Estruturação do PIB (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento



Fonte: a partir de SEI / IBGE.

A Tabela 2-11 mostra o valor adicionado ao PIB por setor, o Valor adicionado APU, os impostos sobre produtos e o PIB per capita para os municípios, ficando evidente a maior importância de Eunápolis e Porto Seguro.

Tabela 2-11: Valor Adicionado ao PIB, Impostos sobre Serviços, PIB e PIB Per Capita (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento

Município	Valor Adicionado (R\$ milhões)			Valor Adicionado APU (R\$ milhões)	Impostos Sobre Produtos (R\$ milhões)	PIB Per Capita (R\$1,00)
	Agropecuária	Indústria	Serviços (1)			
Belmonte	83,53	19,82	168,47	81,95	12,55	11.902,74
Eunápolis	118,52	671,57	1.453,12	372,98	292,15	22.186,57
Guaratinga	89,90	9,32	115,53	76,74	4,96	9.874,87
Itabela	78,04	23,40	211,38	102,34	18,25	10.596,36
Itagimirim	34,50	15,53	53,03	28,44	5,20	14.791,37
Itapebi	37,96	470,22	67,01	43,20	2,61	53.223,86
Porto Seguro	66,40	208,37	2.053,43	511,53	195,23	17.114,47
Santa Cruz de Cabrália	50,67	29,62	242,03	97,46	17,16	11.955,99

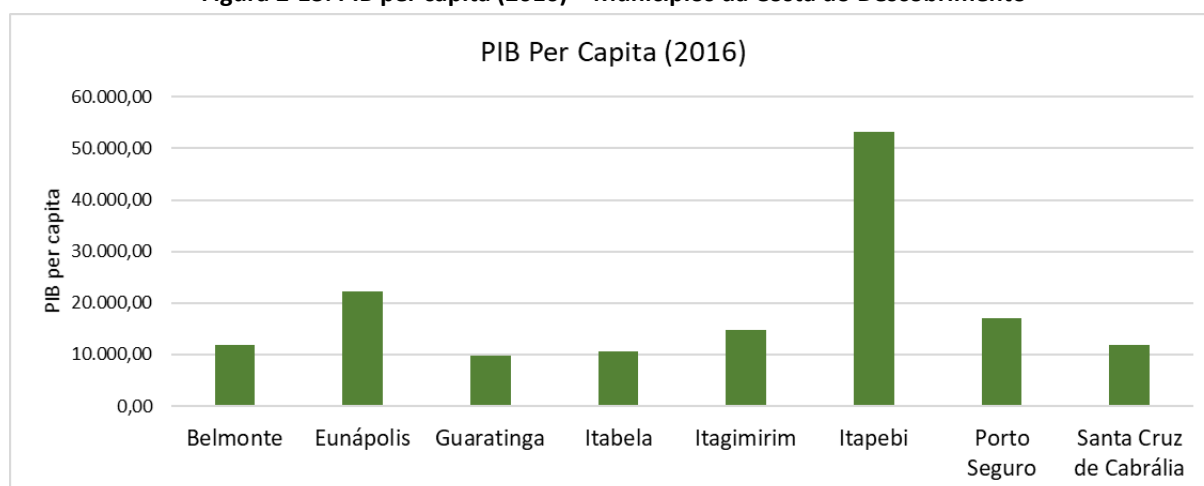
Fonte: a partir de SEI / IBGE.

O PIB per capita mais elevado é o de Itapebi, em função da produção de energia, seguido por Eunápolis e Porto Seguro (Figura 2-13).

A SEI elabora e divulga o Índice da Dinâmica Econômica dos Municípios Baianos (IDEM) que tem por finalidade mensurar a dinâmica e tendência da atividade econômica municipal, índice que pode ser utilizado como um termômetro da atividade econômica dos municípios. A construção do IDEM tem como base um conjunto de informações estatísticas referentes aos setores da atividade

econômica municipal: agropecuária, indústria e serviços. Assim, esse indicador tem como objetivo mensurar e acompanhar o desempenho das economias municipais, demonstrando a dinâmica da atividade econômica num determinado período. O IDEM é resultante da variação física anual das atividades econômicas ponderada pelos pesos de cada uma no PIB do ano anterior, ou seja, não sendo influenciada pela inflação (valor de mercado) da produção. Segundo este indicador (Tabela 2-12) os municípios da Costa do Descobrimento registraram uma dinâmica econômica positiva no período 2003/2014

**Figura 2-13: PIB per capita (2016) – Municípios da Costa do Descobrimento**



Fonte: a partir de SEI / IBGE.

**Tabela 2-12: Índice da Dinâmica Econômica Municipal – IDEM dos municípios da Costa do Descobrimento (2003/2016)**

Município	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Belmonte	0,56	46,31	- 3,27	12,40	- 4,07	13,83	-19,24	40,52	15,58	0,59	- 3,02	- 4,76	2,40	7,58
Eunápolis	1,78	27,77	11,02	42,94	10,39	5,54	- 13,35	9,16	22,83	24,30	- 2,54	- 2,05	- 1,19	-1,89
Guaratinga	5,96	- 5,01	10,76	- 0,36	5,03	- 8,50	12,22	9,91	15,60	7,93	4,70	10,13	- 3,55	1,25
Itabela	2,50	- 11,49	18,34	1,80	8,00	3,00	22,60	21,25	8,24	7,83	- 2,39	9,96	- 2,17	- 7,61
Itagimirim	14,51	15,99	- 0,25	2,38	- 1,84	4,25	8,91	- 8,31	12,33	3,52	17,04	- 10,62	- 7,84	- 22,92
Itapebi	1.153,08	202,19	- 20,17	139,01	6,24	- 14,16	21,99	- 20,35	24,31	- 8,86	- 26,06	20,80	- 39,49	19,32
Porto Seguro	4,34	22,09	12,78	19,66	4,24	5,43	7,34	6,70	11,85	0,93	18,77	6,14	0,57	0,36
Santa Cruz de Cabralia	9,47	6,27	17,15	16,74	7,04	- 1,66	31,83	- 3,86	26,05	14,97	4,64	- 6,00	4,88	- 0,65

Fonte: a partir de SEI / IBGE.

No final de 2017 e início de 2018 foi realizado o Censo Agropecuário brasileiro, em relação ao qual o IBGE publicou resultados preliminares que permitem estabelecer um perfil mais atualizado e

detalhado da atividade agropecuária. As informações apresentadas a seguir correspondem a uma tabulação dos resultados preliminares divulgados, contendo apenas uma parte das variáveis que foram levantadas no censo e estando sujeitas a atualizações até o final do processamento dos resultados. Contudo, oferecem uma visão atualizada da condição da Costa do Descobrimento.

Na Costa do Descobrimento existiam 8.063 estabelecimentos agropecuários em 2017, somando um total de terras de 738.234 hectares. Do total de estabelecimentos, 5.823 eram próprios, representado 77,2% dos estabelecimentos. Guaratinga, Porto Seguro e Belmonte foram os municípios com a maior quantidade de estabelecimentos, o mesmo se observando para a área total ocupada. A Tabela 2-13e a Figura 2-14: e Figura 2-15 ilustram estas informações.

**Tabela 2-13: Número de estabelecimentos agropecuários, área dos estabelecimentos agropecuários, participação na área da unidade territorial maior e condição legal das terras (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

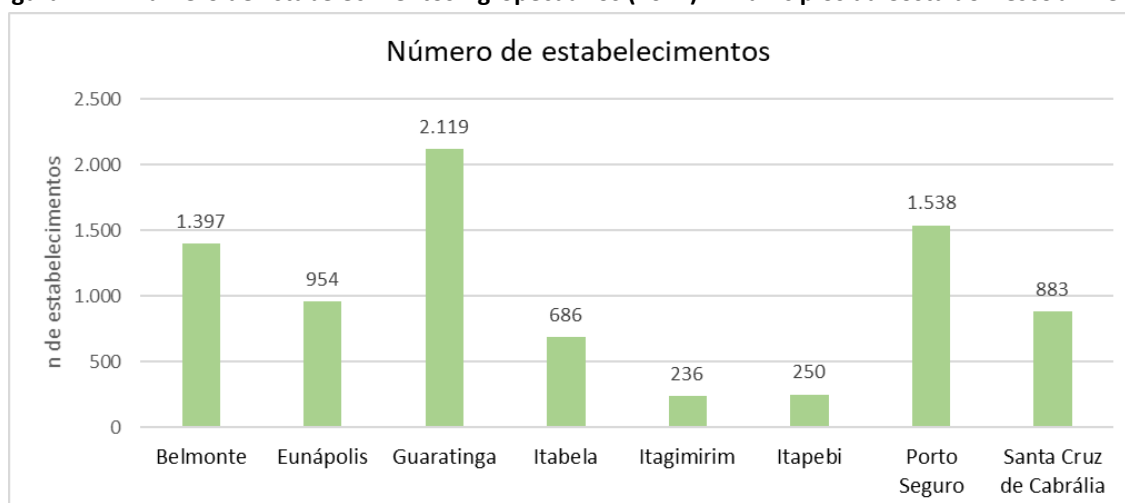
Variável	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia
Número de estabelecimentos	1.397	954	2.119	686	236	250	1.538	883
Área (ha)	104.961	94.160	152.297	51.968	76.592	71.922	135.056	51.278
Estabelecimentos próprios	1.215	472	1.693	455	171	177	1.027	613
% de estabelecimentos próprios	88,0	50,4	80,0	66,6	99,4	73,4	67,0	69,4
Área estab. próprios (ha)	100.832	74.383	147.031	49.288	68.970	70.771	123.493	46.486
% área estab. próprios	96,1	79,0	96,5	94,8	90,1	98,4	91,4	90,7
Estab. terras concedidas por órgão fundiário sem título definitivo	73	452	155	85	-	64	222	193
Área terras concedidas por órgão fundiário sem título definitivo (há)	1.292	3.963	1.437	718	-	156	2.016	1.621
Estab. terras arrendadas de terceiros	8	12	13	14	2	4	29	7
Área terras arrendadas de terceiros (ha)	1.596	4.201	1.577	1.250	-	545	5.714	787
Estab. terras a título de parceria	11	6	4	1	-	3	14	4



Variável	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabrália
Área terras a título de parceria (ha)	75	91	49	-	-	93	1.941	494
Estab. terras em regime de comodato	19	9	166	3	2	-	68	5
Área terras em regime de comodato (ha)	610	334	1.940	9	-	-	1.433	90
Estab. terras ocupadas	57	4	91	130	-	4	186	69
Área terras ocupadas (ha)	557	11.187	263	691	-	356	458	1.811

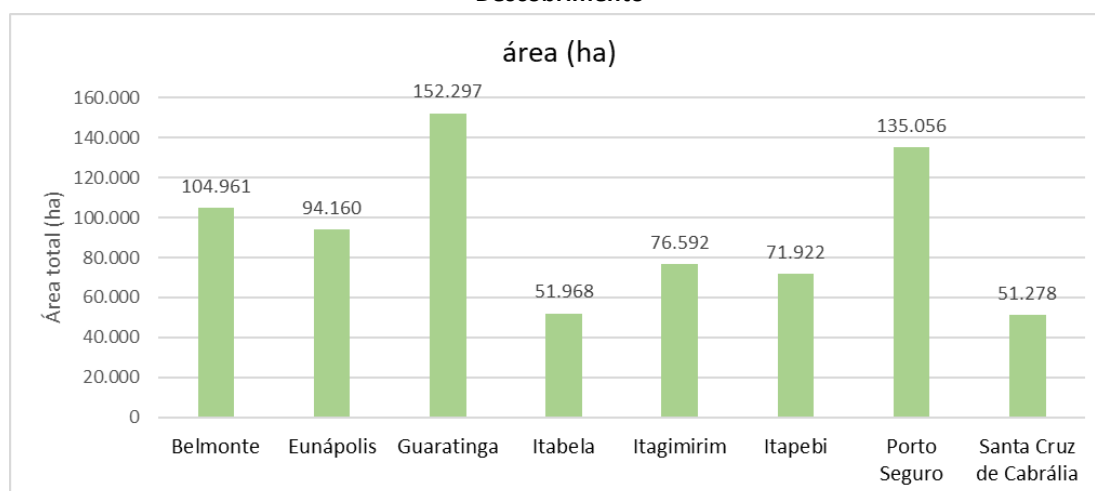
Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

**Figura 2-14: Número de Estabelecimentos Agropecuários (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**



Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

**Figura 2-15: Área Total Ocupada por Estabelecimentos Agropecuários (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**



Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

A Tabela 2-14 mostra o número de estabelecimentos agropecuários que utilizam manejos específicos de proteção ambiental.

**Tabela 2-14: Número de estabelecimentos agropecuários com Práticas de Manejo (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Tipo de Manejo	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia
Plantio em nível	2	36	50	10	-	2	34	28
Rotação de culturas	84	106	128	10	-	6	330	257
Pousio ou descanso de solos	45	66	268	7	2	32	226	279
Proteção e/ou conservação de encostas	5	80	210	67	3	34	40	33
Recuperação de mata ciliar	6	26	95	6	2	33	24	42
Reflorestamento para proteção de nascentes	2	36	89	21	2	25	21	36
Estabilização de voçorocas	1	1	2	2	1	9	4	4
Manejo florestal	12	8	15	12	4	14	19	13
Outra	130	510	55	26	72	82	505	85
Nenhuma	1134	259	1508	567	154	99	619	407

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

A Tabela 2-15 mostra a quantidade de estabelecimentos que usam práticas de irrigação, bem como o detalhamento do tipo de irrigação utilizado, por município, verificando-se a maior importância da prática em Porto Seguro, seguido por Guaratinga.

**Tabela 2-15: Número de estabelecimentos agropecuários com Práticas de Irrigação (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Irrigação	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabrália
Total	56	123	195	108	7	2	450	120
Irrigação localizada - gotejamento	27	102	62	87	3	1	203	72
Irrigação localizada - microaspersão	11	25	43	7	0	0	93	36
Irrigação localizada - outros métodos	1	0	7	2	1	0	8	1
Irrigação por superfície - inundação	0	1	1	0	1	0	0	0
Irrigação por superfície - sulcos	0	0	0	0	0	0	0	0
Irrigação por superfície - outros métodos	0	0	0	2	0	0	0	0
Irrigação por aspersão - autopropelido/carretel enrolador	0	0	0	1	0	0	0	0
Irrigação por aspersão - pivô central	0	0	0	4	0	0	0	0
Irrigação por aspersão - aspersão convencional	3	4	3	5	2	0	27	6
Outros métodos de irrigação - subsuperficial	1	1	11	2	1	0	2	1
Outros métodos de irrigação - molhação	17	0	77	2	2	1	141	16

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

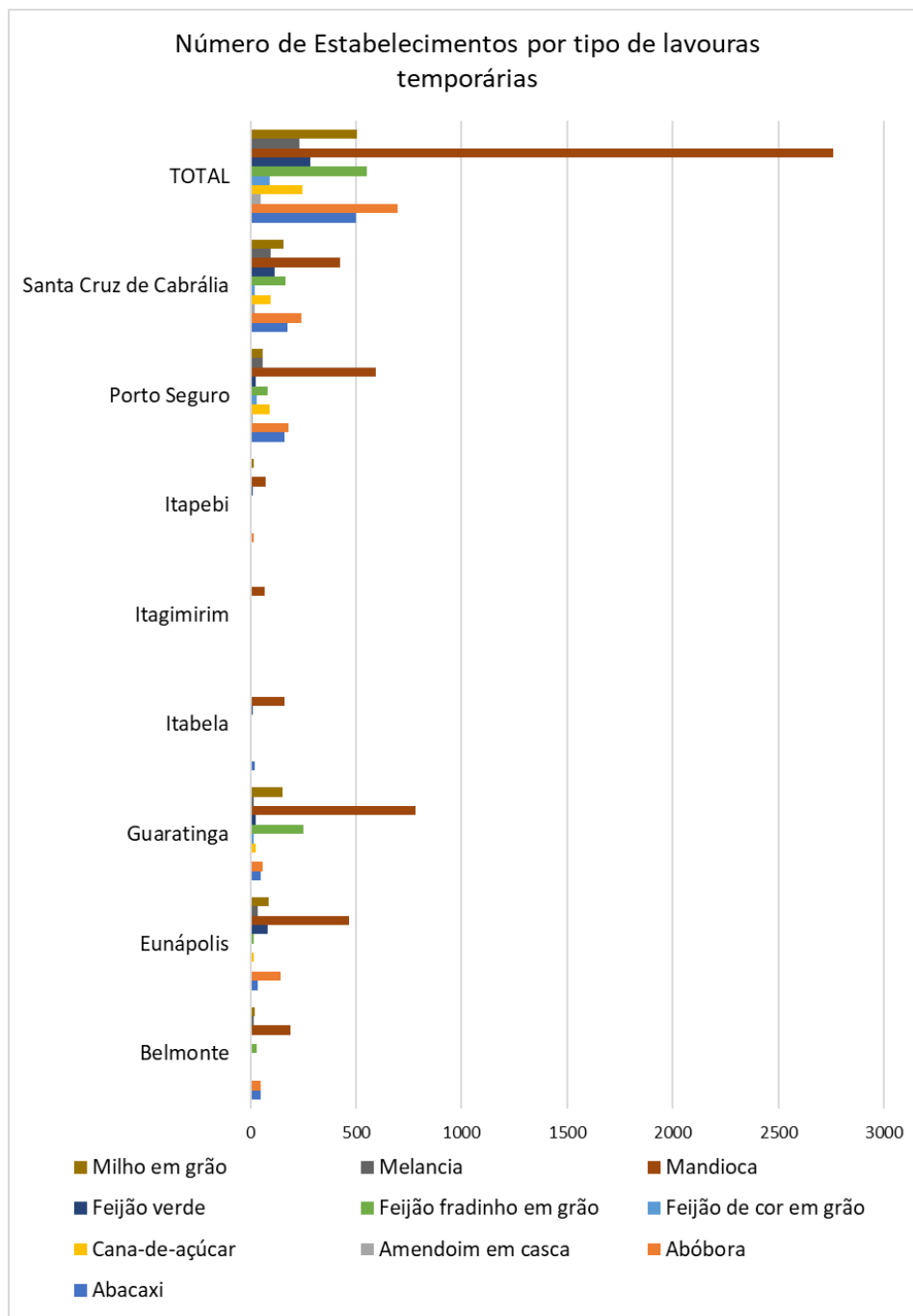
Quanto aos produtos da agroindústria rural, o Censo Agropecuário do IBGE (2017), identificou 1.532 empreendimentos na Costa do Descobrimento com as seguintes características:

- Belmonte: 78 agroindústrias, sendo 60 de farinha de mandioca e dez de óleos vegetais;
- Eunápolis: 132 agroindústrias, sendo 93 de farinha de mandioca e onze de queijo e requeijão;
- Guaratinga: 459 agroindústrias, sendo 327 de farinha de mandioca, 62 de queijo e de requeijão e onze de aguardente de cana-de-açúcar;

- Itabela: 146 agroindústrias, sendo 59 de café torrado em grão, 53 de farinha de mandioca e 24 de café torrado e moído;
- Itagimirim: 70 agroindústrias, sendo 51 de farinha de mandioca;
- Itapebi: 14 agroindústrias, sendo 12 de farinha de mandioca;
- Porto Seguro: 388 agroindústrias, sendo 282 de farinha de mandioca, 28 de polpa de frutas e 15 de queijo e requeijão;
- Santa Cruz de Cabrália: 245 agroindústrias, sendo 153 de farinha de mandioca e 20 de óleos vegetais.

Com relação à produção agrícola, destaca-se especialmente, quanto às lavouras temporárias, o plantio de mandioca. Na Costa do Descobrimento verificaram-se 2762 estabelecimentos envolvidos com esta produção, seguida pela produção de abóbora, com 699 estabelecimentos e feijão fradinho em grãos, com 533 estabelecimentos. A Figura 2-16 mostra os resultados encontrados.

**Figura 2-16: Número de Estabelecimentos por Tipo de Lavoura Temporária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**



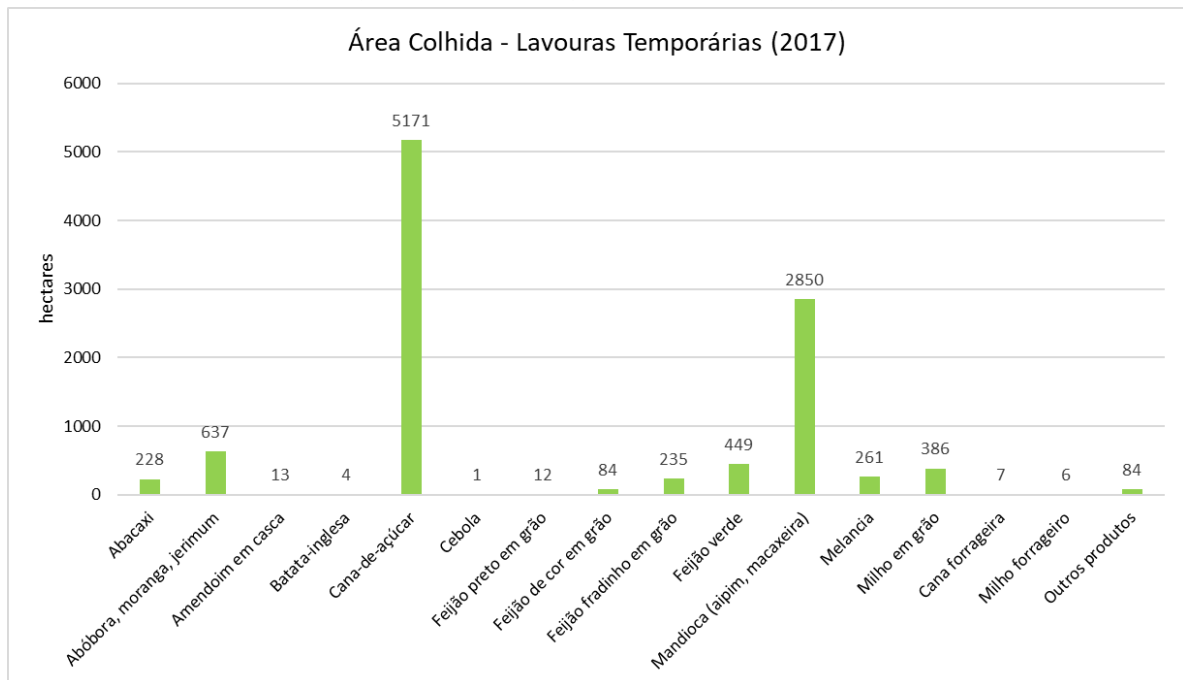
Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

A Tabela 2-16 e a Figura 2-17 mostram a área colhida total por lavoura temporária, por município em 2017.

**Tabela 2-16: Área Colhida (hectares) – Lavouras Temporárias (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Irrigação	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia
Abacaxi	35	24	7	9	X	2	84	67
Abóbora	156	109	24	3	2	10	117	216
Amendoim em casca	1	4	1	-	-	-	3	4
Batata-inglesa	-	3	-	-	-	-	1	-
Cana-de-açúcar	51	25	25	57	-	2	136	4875
Cebola	-	-	1	-	-	-	-	0
Feijão preto em grão	-	-	11	-	-	-	-	1
Feijão de cor em grão	15	20	6	-	-	3	29	11
Feijão fradinho em grão	18	24	88	1	-	3	33	68
Feijão verde	2	42	352	8	-	5	11	29
Mandioca	179	824	520	156	46	90	534	501
Melancia	23	56	17	-	-	4	61	100
Milho em grão	35	81	65	15	8	10	61	111
Cana forrageira	-	3	-	-	-	-	-	4
Milho forrageiro	-	2	-	-	-	-	-	4
Outros produtos	7	52	16	3	-	-	3	3

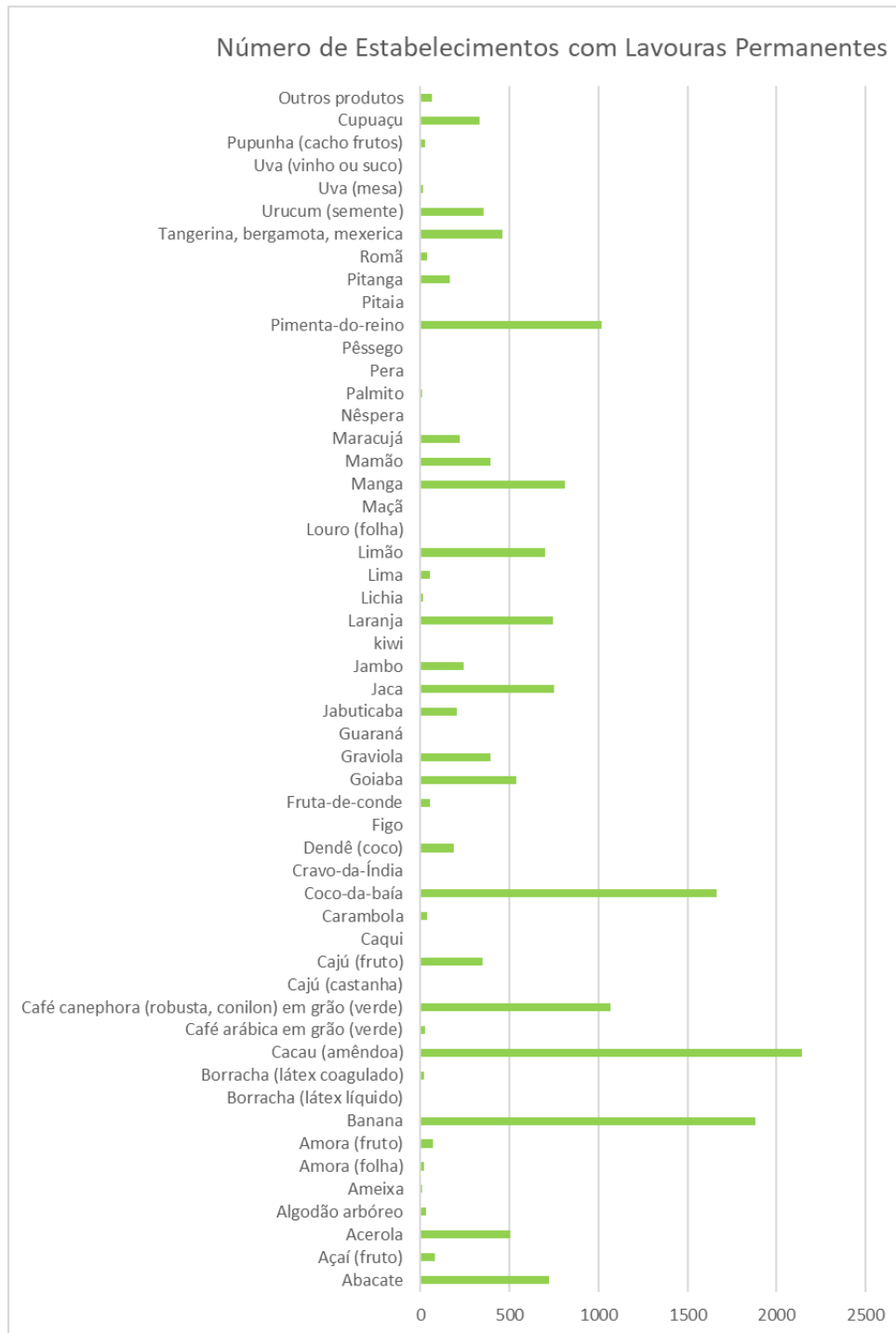
Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

**Figura 2-17: Área Colhida por Tipo de Lavoura Temporária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

Com relação às lavouras permanentes, a Figura 2-18 mostra a quantidade de estabelecimentos por tipo de lavoura. Verifica-se a importância do cacau, da banana, do coco-da-baía e da pimenta-do-reino.

**Figura 2-18: Número de Estabelecimentos por Tipo de Lavoura Permanente (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**



Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

A Tabela 2-17 mostra a área total plantada por cultura permanente, por município, considerando apenas os estabelecimentos que possuíam mais de 50 pés.



**Tabela 2-17: Área dos estabelecimentos agropecuários com 50 pés e mais existentes da lavoura permanente (Hectares) (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Irrigação	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabrália
Banana	486	463	763	633	2	62	615	250
Borracha (látex coagulado)	-	-	36	22	-	-	884	119
Cacau (amêndoa)	11.741	549	3.879	1.811	39	1.387	1.802	297
Café arábica em grão (verde)	15	10	41	-	-	-	-	-
Café canephora (robusta, conilon) em grão (verde)	154	4.085	1.686	4.285	-	-	4.807	1.470
Coco-da-baía	864	376	47	52	-	-	1.540	929
Limão	-	183	-	2	-	-	69	125
Mamão	426	403	80	185	-	-	732	153
Maracujá	5	3	34	6	-	8	53	42
Pimenta-do-reino	222	184	97	116	8	6	889	142
Pupunha (cacho frutos)	225	-	-	-	-	-	-	-
Cupuaçu	11	-	6	5	-	-	70	10

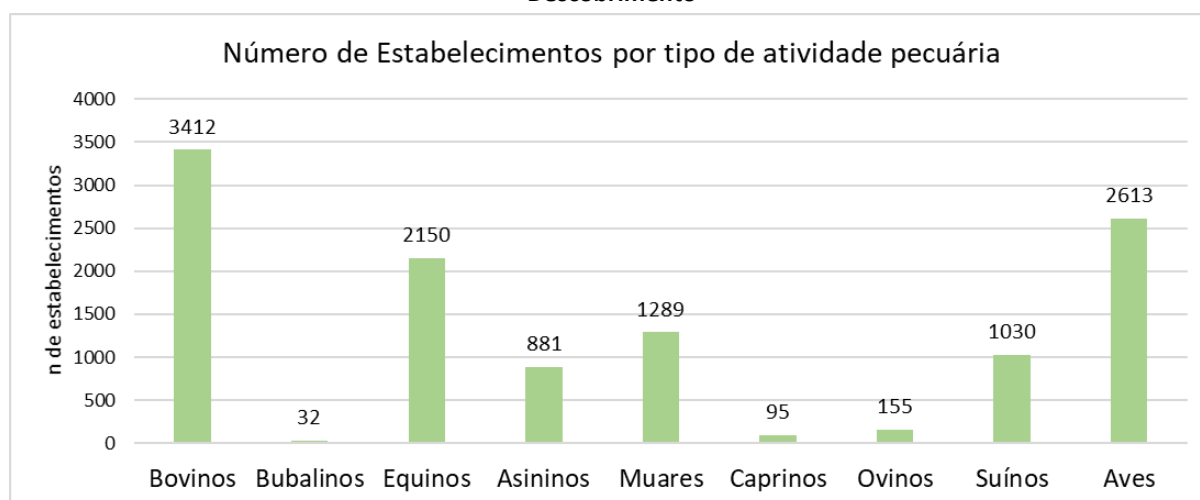
Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

A Tabela 2-18 mostra a quantidade de estabelecimentos da região de acordo com o tipo de animal criado, permitindo observar a importância da bovinocultura e de avicultura, o que fica mais evidente no gráfico apresentado na Figura 2-19. Destaca-se também a importância de Guaratinga em todas as criações.

**Tabela 2-18: Número de Estabelecimentos por tipo de produto da pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Município	Bovinos	Bubalinos	Equinos	Asininos	Muare	Caprinos	Ovinos	Suínos	Aves
Belmonte	380	2	260	77	184	5	17	50	209
Eunápolis	313	1	143	45	71	10	10	90	239
Guaratinga	1453	14	1051	580	742	34	67	548	1205
Itabela	244	2	185	46	78	17	11	71	129
Itagimirim	165	3	56	13	25	4	8	11	23
Itapebi	153	4	128	42	93	5	14	15	10
Porto Seguro	344	6	134	28	54	16	19	158	466
Santa Cruz de Cabralia	360	0	193	50	42	4	9	87	332

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

**Figura 2-19: Número de Estabelecimentos por Tipo de Produção Pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

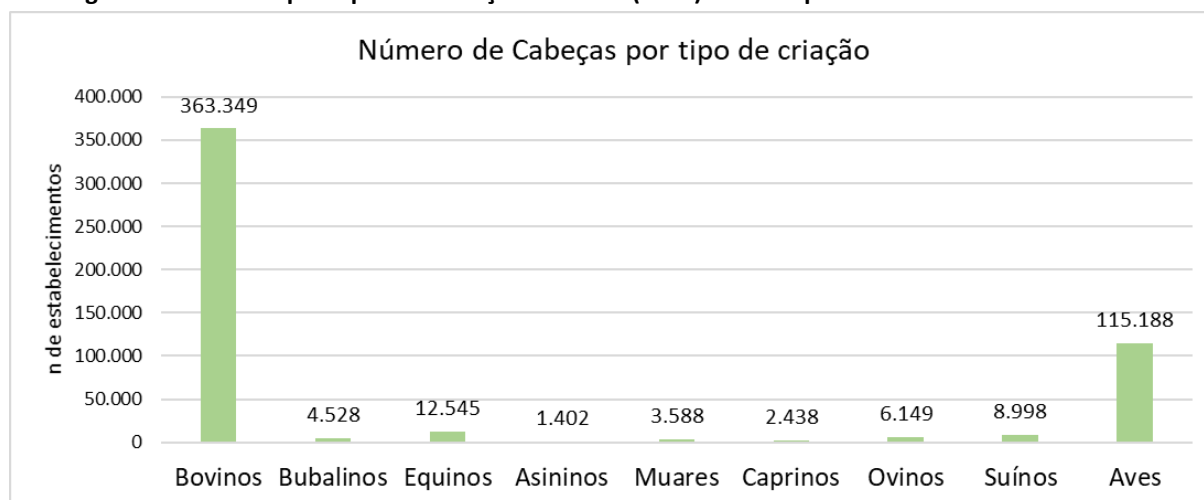
A Tabela 2-19 mostra a quantidade de cabeças existentes nos estabelecimentos da região de acordo com o tipo de animal criado, permitindo observar a importância da bovinocultura e de avicultura e do efetivo de Guaratinga, o que fica mais evidente no gráfico apresentado na Figura 2-20.

**Tabela 2-19: Número de Cabeças por tipo de produto da pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**

Município	Bovinos	Bubalinos	Equinos	Asininos	Muares	Caprinos	Ovinos	Suínos	Aves
Belmonte	34.213		1.526	119	445	99	1.897	560	8.428
Eunápolis	40.519		975	60	238	166	335	691	10.967
Guaratinga	108.997	136	4.358	891	1.829	694	1.792	4.036	39.000
Itabela	28.092		1.425	72	237	507	580	807	6.821
Itagimirim	44.978	164	787	36	99	290	335	99	821
Itapebi	44.055	9	1.583	101	430	255	370	146	547
Porto Seguro	44.656	4.219	909	46	205	383	674	2.006	32.060
Santa Cruz de Cabrália	17.839		982	77	105	44	166	653	16.544

Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

Figura 2-20: Efetivo por Tipo de Produção Pecuária (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento



Fonte: IBGE Censo Agropecuário 2017 Resultados preliminares.

Uma forma de abordar a estrutura setorial da economia dos municípios da Costa do Descobrimento, com vistas a identificar melhor a dimensão econômica de algumas atividades, é através da distribuição das pessoas ocupadas. No Censo Demográfico de 2010 foi levantada a condição de ocupação da população (se trabalha ou não) e, entre as pessoas ocupadas, o grupo de atividade que trabalha de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Ainda que esta fonte também tenha dificuldades para representar alguns tipos de ocupação, é a base mais abrangente sobre a estrutura produtiva, sendo utilizada como *proxy* da estrutura econômica, pois inclui atividades formais e informais, por conta própria e não necessariamente remuneradas monetariamente. Também é uma das poucas alternativas, juntamente com a estrutura setorial do PIB, para uma visão abrangente da composição dos setores secundário e terciário. Os dados a seguir apresentados na Tabela 2-20 e na Figura 2-21 mostram a importância do setor de serviços e de alojamento e alimentação na Costa do Descobrimento.

Tabela 2-20: Pessoas com mais de 10 anos ocupadas segundo o grupo de atividade econômica (2017)

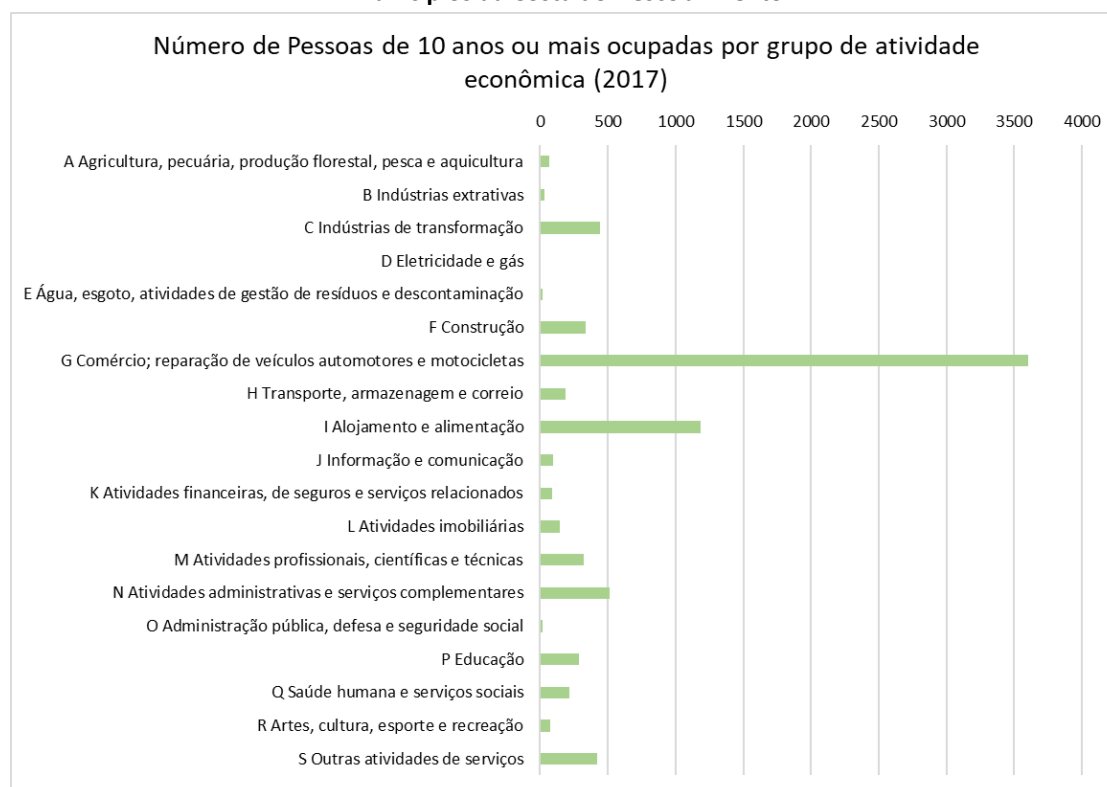
Grupo de Atividades	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz Cabralia
A Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	7	25	1	4	3	3	16	12
B Indústrias extrativas	5	9	-	1	2	7	5	5
C Indústrias de transformação	13	197	5	33	1	3	163	29
D Eletricidade e gás	-	3	-	-	-	3	1	-

Grupo de Atividades	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz Cabralia
E Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	2	4	-	3	-	-	6	-
F Construção	5	96	2	10	4	2	195	22
G Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	118	1250	70	254	32	34	1645	201
H Transporte, armazenagem e correio	3	80	5	9	2	2	73	12
I Alojamento e alimentação	17	136	5	17	8	3	906	96
J Informação e comunicação	2	39	2	5	-	1	42	5
K Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	2	25	3	4	2	-	41	10
L Atividades imobiliárias	-	24	-	2	1	-	106	13
M Atividades profissionais, científicas e técnicas	3	115	2	8	2	3	179	7
N Atividades administrativas e serviços complementares	6	118	2	9	2	4	347	23
O Administração pública, defesa e seguridade social	2	3	2	3	2	2	3	2

Grupo de Atividades	Belmonte	Eunápolis	Guaratinga	Itabela	Itagimirim	Itapebi	Porto Seguro	Santa Cruz Cabralia
P Educação	2	108	13	6	2	-	149	8
Q Saúde humana e serviços sociais	3	101	2	9	-	2	96	3
R Artes, cultura, esporte e recreação	1	21	-	2	1	-	46	7
S Outras atividades de serviços	17	134	15	24	4	10	183	32

Fonte: IBGE – SIDRA – Cadastro Central de Empresas (2017).

**Figura 2-21: Pessoas com mais de 10 anos ocupadas segundo o grupo de atividade econômica (2017) – Municípios da Costa do Descobrimento**



Fonte: IBGE – SIDRA – Cadastro Central de Empresas (2017).

Para o setor industrial, verificam-se os seguintes dados, conforme a FIEB (2019)<sup>8</sup>:

<sup>8</sup> <http://www.fieb.org.br/guia/consultabasic.aspx>

- Belmonte: nove indústrias, incluindo fabricação de fibras artificiais e sintéticas, indústrias metálicas e cerâmicas, alimentícias e extração de mármore, granito e quartzo e beneficiamento associado, além de usina de compostagem;
- Eunápolis: 100 estabelecimentos industriais, incluindo construção civil, alimentação, fabricação de produtos químicos, pneumáticos, defensivos agrícolas, fertilizantes, extração e beneficiamento de minerais metálicos e não metálicos, abatedouros, produção de gás, dentre outros;
- Guaratinga: três indústrias, de laticínio e cerâmica;
- Itabela: 15 estabelecimentos industriais, como tanoaria, cerâmica, alimentação, destacando-se a fabricação de caixas para embalagens de frutas;
- Itagimirim: quatro estabelecimentos, sendo extração e beneficiamento de argila, saibro e rochas para construção civil;
- Itapébi: três estabelecimentos, todos alimentícios;
- Porto Seguro: 83 estabelecimentos industriais, como construção civil, alimentício, envasamento de água, dentre outros;
- Santa Cruz de Cabralia: 12 estabelecimentos, em especial, alimentício e construção civil.

De acordo SDE (2016), com dados do Guia Industrial da Federação das Indústrias do Estado da Bahia, na Costa do Descobrimento estavam, em 2015, “instaladas 257 indústrias, cuja predominância é do setor de Transformação com 221 empresas e 3,8 mil empregados, seguido da Construção Civil (19 empresas e 425 empregados), Serviços Industriais de Utilidade Pública (7 empresas e 309 empregados) e Extrativa Mineral (10 empresas e 90 empregados)”, tendo sido, nesse ano investidos no território aproximadamente R\$107,2 milhões na implantação/ampliação de 6 empreendimentos industriais, com perspectiva de geração de mais de mil novos empregos.

Destaca-se a presença do Gasoduto Sudeste-Nordeste do Brasil - GASENE, da Petrobras/Transpetro, o qual cruza a região desde 2010 e possui 1.387 km de extensão. Sua capacidade de transporte é de 20 milhões de m<sup>3</sup>/dia e liga Macaé/RJ a Catu/BA. Este gasoduto abre um grande potencial de fonte de energia para fins industriais, de geração de energia e abastecimento de grandes, médios e pequenos consumidores. Os dois últimos via distribuidora estatal na Bahia, a BAHIAGÁS, que ainda não deu início à distribuição de gás encanado na região, mas está em fase de planejamento de uma rede local a partir de estação Eunápolis.

Atualmente somente a fábrica de celulose da VERACEL, situada na rodovia BA-275, tem sua geradora de energia abastecido por gás da GASENE, a partir de uma estação própria, a 26 km ao norte da Estação Eunápolis.

A VERACEL Celulose, em funcionamento desde 1992 (Silvicultura) e 2005 (industrialização) em sistema agroindustrial integrado (que absorve todos os seus processos produtivos, desde a matéria prima até o produto final), está localizada na divisa municipal de Eunápolis com Belmonte e suas operações na região abrangem plantios, nos municípios de Eunápolis, Belmonte, Guaratinga, Itabela, Itagimirim, Itapebi, Porto Seguro e Santa Cruz Cabralia, na Costa do Descobrimento, além de Canavieiras e Mascote.

A fábrica absorve a produção de eucalipto de plantio próprio, em maior parte, assim como adquire a produção de produtores autônomos. Em 2008, dos 164,6 mil hectares da VERACEL, 78,1 mil hectares estavam destinados a plantio, enquanto o restante era destinado a preservação e manutenção da vegetação natural, incluindo essencialmente os vales e a RPPN da empresa.

A empresa utiliza avançado processo de produção de celulose, transformando a produção de eucalipto em celulose branqueada de alta qualidade para múltiplas aplicações, direcionada totalmente à exportação, sendo um dos principais exportadores do Estado da Bahia.

A empresa dispõe de um terminal marítimo em Belmonte, a 60 km da unidade fabril, utilizado para escoamento da produção de celulose por cabotagem para a ARACRUZ Celulose via o PORTOCEL, no município de Aracruz no Estado de Espírito Santo, onde a mesma é beneficiada e exportada.

Quanto à mineração, destaca-se que a Costa do Descobrimento representa uma importante região minerária do Estado, especialmente quanto às suas áreas serranas e à bacia do rio Jequitinhonha, apresentando significativo potencial para exploração de variados minérios e é objeto de concentração de requerimentos de pesquisa mineral, inclusive com oportunidades minerárias disponibilizadas pelo órgão estadual de mineração (CBPM). Até então, a região só explorou comercialmente e em escala industrial o segmento de rochas ornamentais, e atualmente, encontra-se em fase inicial de exploração de grafita e areias siliciosas, minerais estratégicos para o novo patamar tecnológico da indústria eletroeletrônica.

O fundo serrano / hinterland da Costa do Descobrimento abriga um conjunto importante de recursos minerais, sobretudo bens minerais não metálicos com significativo potencial econômico. Os principais são:

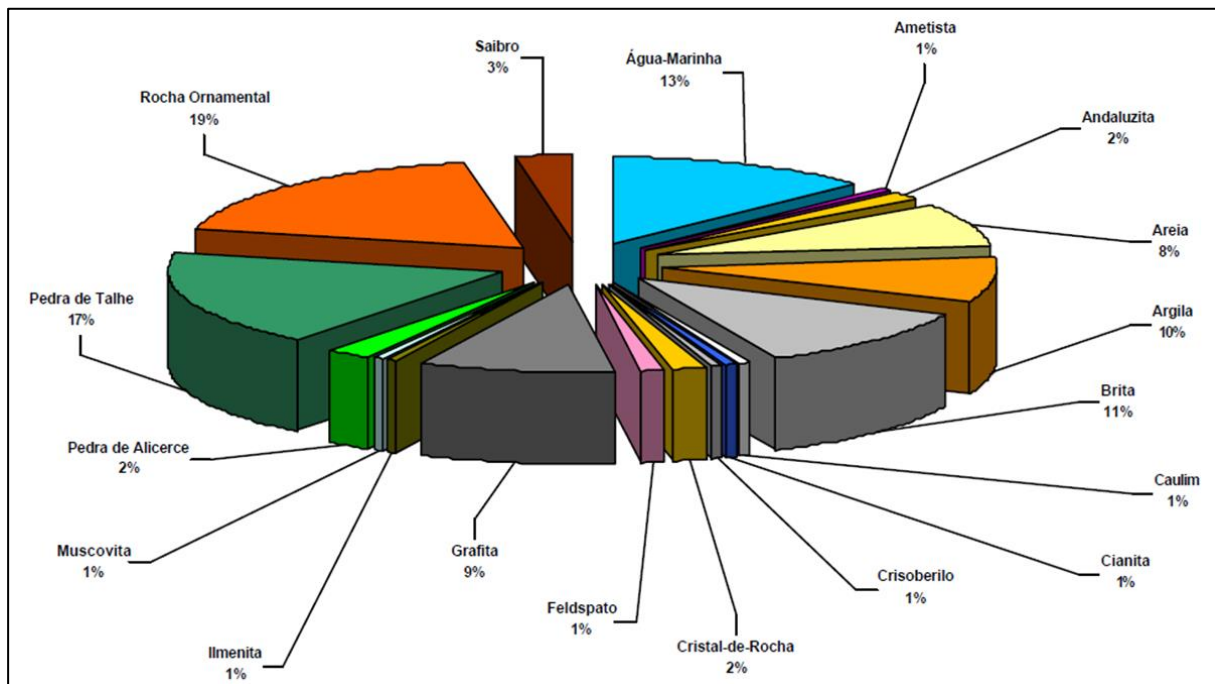
- Rochas ornamentais;
- Gemas;
- Grafita;
- Areia siliciosa e Nefelina Sienito;
- Argila para cerâmica;
- Areia e pedra para construção civil.

O Projeto Extremo Sul (CBPM / CPRM, 2002), identificou na área estudada, 183 jazimentos minerais, dos quais para 80% não havia registros cadastrais anteriores.

A Figura 2-22 mostra que, dos jazimentos identificados, Rochas ornamentais respondiam por 19%, Água marinha por 13%, Grafita 9% e Argila 10%.



Figura 2-22: Percentual de jazimentos identificados, por tipo (2002)



Fonte: CBPM, CPRM.

As rochas ornamentais sobressaem na região em relação aos demais recursos minerais, sendo o município de Guaratinga, na Costa do Descobrimento, o principal produtor. A região conta com uma diversidade de padrões cromáticos superior a qualquer outra no Brasil, destacando-se desde as rochas azuis até outras variedades cromáticas em granitos e rochas exóticas. Diversidade de texturas e padrões cromáticos garantem às rochas ornamentais extraídas na Bahia excelente aceitação nos mercados nacional e internacional. A produção comercializada de rochas ornamentais baianas é representada predominantemente por blocos em estado bruto, que são beneficiados (serraria e polimento) no Espírito Santo. Parte importante dos produtos capixabas de exportação são originados de matéria prima baiana.

Levando em conta a projeção (de crescimento da demanda mundial de rochas ornamentais em 31% até 2020) e considerando o potencial da Bahia para extração e beneficiamento de rochas ornamentais de excepcional padrão de textura e cores, o estado reúne condições para ampliação de sua produção, verticalização da cadeia produtiva e agregação de valor às suas rochas, segundo dados da CBPM – Desempenho da Mineração Baiana 2015.

O Projeto Extremo Sul, de 2002 selecionou sete áreas potenciais no estado, para exploração de rochas ornamentais, dentre elas, Guaratinga, em função da presença de grandes extensões de monzogranito, cinzento, isotrópico, extensamente utilizado como pedra de talhe, podendo ser utilizada com a finalidade ornamental.

A exploração de gemas na região foi iniciada no princípio do século XX. Atualmente, a maior parte das minas e dos garimpos está inativa, e aquelas que permanecem em atividade não registram produção elevada, além de trabalharem de forma artesanal e sem a aplicação de recursos técnicos avançados, sendo uma atividade realizada de forma rudimentar e elementar nas frentes ativas de garimpagem.

Entre os recursos minerais de relevante potencial econômico da região têm-se o potencial de gema, principalmente berilos, onde há maior incidência de Água-marinha, embora ocasionalmente ocorra crisoberilo e hiodoro, associado ao quartzo, caulinita e moscovita, além da turmalina preta.

Além dos berilos em suas variedades, são encontrados na região, em garimpos inativos, outros minerais comercialmente considerados como gemas, a exemplo da ametista, andaluzita, cianita e cristal-de-rocha, especialmente no vale do rio Jequitinhonha, mundialmente reconhecido pela excelência das gemas que produz.

A grafita desponta entre os bens minerais mais importantes da Região. Este material se constitui num bem mineral com grande espectro de aplicações e pesquisas tem apontado sua utilização cada vez maior na indústria eletroeletrônica. Um de seus derivados, o Grafeno, apresenta características (de resistência, condutividade, entre outras) recém descobertas, com potencial para estabelecer novos paradigmas para produção eletroeletrônicas e outras aplicações.

O Brasil tem grandes chances de explorar essa oportunidade, uma vez que possui uma das maiores reservas de grafite do mundo. Segundo CBPM em Desempenho da Mineração Baiana de 2015, A Bahia, que possui cerca de 15% das reservas medidas do país, participa com apenas 2% da produção nacional, a qual pode ser ampliada a partir das pesquisas que se encontram em andamento.

Outro aspecto relevante é a alta qualidade da grafita até então encontrada na região, que alcança graus de pureza de até 98%. Assim, a exploração de grafita na faixa oeste da região da Costa do descobrimento / Extremo Sul deve ser considerada uma potencialidade regional para próximos anos.

O município de Belmonte conta em seu território com expressivos depósitos de areias silicosas, de qualidade fina, alva e com raras impurezas, considerada uma das melhores do mundo, localizados nas imediações da localidade de Santa Maria Eterna. Sua aplicação se dá na indústria de vidros planos transparentes, fibra ótica, borracha, tintas, cerâmica, argamassas, lentes especiais, dentre outras, além da fabricação de módulos fotovoltaicos. O componente nefelina sienito é também bastante utilizado na indústria de vidros e cerâmicas. Diferente das areias pesadas, dado a consequência ambiental proveniente de sua extração.

As ocorrências de areias pesadas dizem respeito a concentrações notáveis de ilmenita, monazita, rutilo e zircão, encontradas nas praias atuais e nos depósitos de areias litorâneas regressivas, de acordo com os dados do CBPM (2011).

Além disso, dentro do potencial minerário de Belmonte, na porção da Costa do Descobrimento, são identificados potenciais minerários significativos para os metais Cobre, Zinco e Ouro.

As argilas encontradas na região se referem às argilas caulínicas, materiais argilosos em geral, argilas de várzeas e caulim. A composição argilomineral permite a exploração desse insumo para aplicação na indústria, em destaque a de construção civil, na fabricação de telhas, tijolos, blocos, manilhas, etc., bem como na produção de cerâmicas, em especial a cerâmica vermelha, pelo elevado teor de óxido de ferro encontrado. Atualmente sua utilização está restrita as olarias tradicionais da região.

Mesmo apresentando baixo valor econômico, a disponibilidade de areia e pedras para utilização na construção civil é relevante na região.

Finalizando a análise de estruturação da economia, cabe ressaltar a grande importância para o turismo na região. O planejamento e os investimentos estratégicos do Prodetur I (Urplan) dos anos 90 foram essenciais para a melhoria estrutural do turismo da época e para a sua potencialização e desenvolvimento nos últimos 30 anos.

Na época, o turismo local estava com problemas estruturais. Havia gerado excesso de oferta, mas a estrutura local não havia recebido investimentos suficientes em estrutura e não possuía capacidade para atender a demanda com qualidade.

Todavia, o crescente investimento e o apoio à melhor estruturação da oferta, aliado ao aumento de turistas, vindos dos grandes centros urbanos de Minas Gerais, São Paulo, Distrito Federal, Goiás, e regiões a menos de 1,5 hora de voo de Porto Seguro, com baixo custo e tempo de acesso, levou o destino turístico da região a ser o Polo Turístico brasileiro de “Praia/Sol” de melhor performance e taxa de ocupação média anual.

A Tabela 2-21 descreve mostra a quantidade de leitos ofertados nos principais lugares turísticos da região, observando-se um grande aumento entre os anos de 1996 e 2017.

**Tabela 2-21: Registro Comparativo da Oferta de Leitos de hospedagem entre os anos de 1996 e 2017 – Município de Porto Seguro**

TIPO	PORTO SEGURO - SEDE		ARRAIAL D'AJUDA		TRANCOSO		CARAÍVA		TOTAL	
	1996	2017	1996	2017	1996	2017	1996	2017	1996	2017
PADRÃO										
A	7.916	17.378	946	3.123	0	697	0	80	8.862	21.278
B	5.071	15.079	1.850	4.614	356	1.074	0	243	7.277	21.010
C	1.230	3.372	1.413	1.956	177	194	12	375	2.832	5.897
NÃO ESPECIFICADO	981	2.947	704	2.331	144	714	209	467	2.038	6.459
TOTAL	17.194	40.793	6.909	14.041	2.673	4.696	2.217	3.182	23.005	56.661

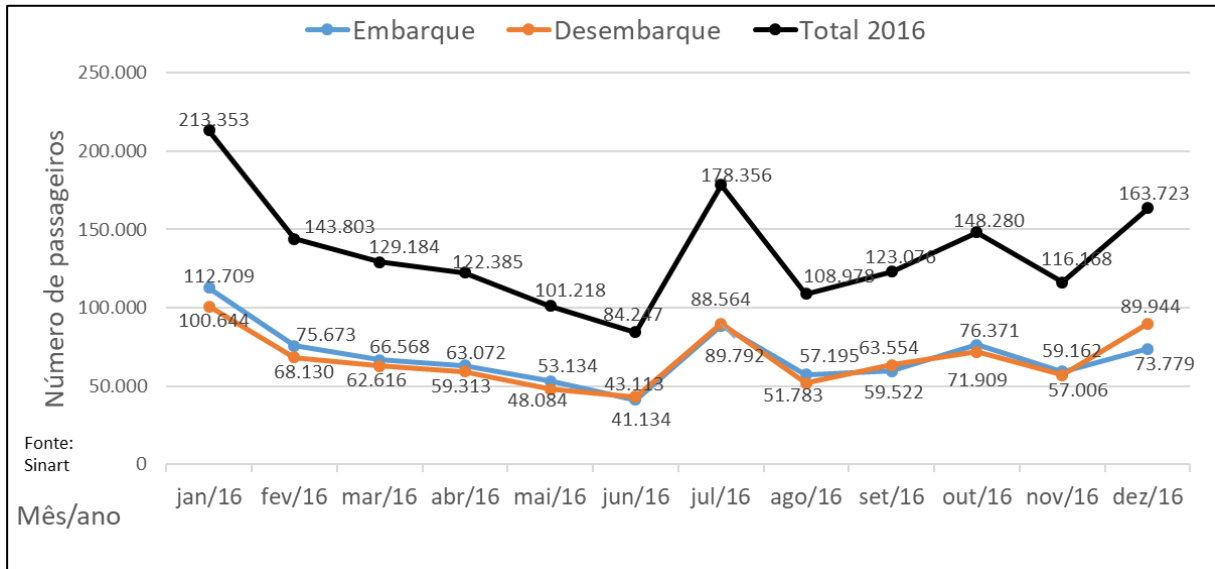
Fonte: URPLAN. 2017.

A Pesquisa de oferta de Meios de Hospedagens na Costa de Descobrimto da Urplan (Jun/2017) permitiu a comparação dos dados de 1996 com a atual situação. Porto Seguro apresentou um aumento de 108% em sua oferta de leitos sendo responsável por 68% dos leitos da região. Também houve crescimento para Arraial d’Ajuda, Trancoso e Caraíva, que aumentaram 122, 252 e 341% de suas ofertas de leitos, respectivamente.

Com o aumento do turismo na região, houve, conseqüentemente, um crescimento no meio de transporte da região. Segundo dados obtidos pelo Sistema Hórus e tratados pela LabTrans, os meses de alta estação são dezembro, janeiro e fevereiro, com taxa de ocupação média estimada entre 90 a 100%. Em épocas de média estação, a taxa de ocupação média estimada fica entre 75 e 85%. Ainda, mesmo em épocas de média-baixa estação, a taxa de ocupação é superior a 65%, o que leva ao fenômeno Porto Seguro: o município não tem baixa estação.

O fluxo de passageiros embarcando ou desembarcando, e aeronaves por mês, em 2016, mostra a elevada movimentação no aeroporto. Esta movimentação pode ser observada pela Figura 2-23.

Figura 2-23: Movimentação de Passageiros no Aeroporto SBPS em 2016



Fonte: Sinart.

## 2.3 Dados Históricos de Tráfego

### 2.3.1 Mercado Aéreo no Brasil

Em 2016 o Brasil atingiu a marca de 94 milhões de passageiros (pax) transportados, ficando na décima posição entre os países com maior movimentação, segundo estimativa da Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO)<sup>9</sup>. Dez anos antes, ainda segundo à ICAO, esse número era de apenas 41 milhões.

O crescimento do mercado brasileiro, motivado por fatores econômicos, tornou-se possível, entre outros influenciadores, pelos investimentos feitos no setor pela iniciativa privada nos seis aeroportos concedidos até 2016<sup>10</sup> com os objetivos de ampliar a capacidade e melhorar o atendimento aos usuários, tendo como base os padrões mundiais de nível de serviço e o know-how de operadores com experiência internacional.

A região de Sudeste, compreendendo os Aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Congonhas), Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont) e Campinas, por exemplo, tem quase metade do volume de movimentação de passageiros (45%) – conferir Figura 2-24: Movimento de Passageiros por Região

O Aeroporto de Salvador (Estado da Bahia) aparece como décimo maior em termos de embarques+ desembarques no ano de 2018. A Tabela 2-22: Passageiros Pagos: embarques + desembarques no ano de 2018 mostra os números de 2018, enquadrando o Aeroporto de Porto Seguro com os 10 aeroportos com maior número de passageiros em 2018, enquanto que a Figura 2-25: Porto Seguro no contexto dos 10 maiores aeroportos do Brasil mostra os mesmos dados distribuídos geograficamente

---

<sup>9</sup> Fonte: [https://data.worldbank.org/indicador/IS.AIR.PSGR?year\\_high\\_desc=true](https://data.worldbank.org/indicador/IS.AIR.PSGR?year_high_desc=true)

<sup>10</sup> Aeroportos de São Gonçalo do Amarante (RN), Brasília (DF), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Galeão (RJ) e Confins (MG). Segundo o site <https://todosabordo.blogosfera.uol.com.br/2017/08/31/aeroporto-privatizacao-concessao-guarulhos-confins-galeao-brasilia/>, o investimento feito nos aeroportos concedidos entre 2011 e 2017 foi de R\$bi. Em 2017 foram também licitados os aeroportos de Fortaleza (CE), Salvador (SA), Florianópolis (SC) e Porto Alegre (RS).

Figura 2-24: Movimento de Passageiros por Região



Figura 2-25: Porto Seguro no contexto dos 10 maiores aeroportos do Brasil



Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANAC (2018).

Tabela 2-22: Passageiros Pagos: embarques + desembarques no ano de 2018

Lugar no Ranking	ICAO	Nome do Aeroporto	Passageiros Pagos
1	SBGR	São Paulo – Guarulhos	41.134.816
2	SBSP	São Paulo – Congonhas	21.637.662
3	SBBR	Brasília	17.542.731
4	SBGL	Rio de Janeiro - Galeão	14.761.755
5	SBCF	Belo Horizonte – Confins	10.256.383
6	SBRJ	Rio de Janeiro – Santos Dumont	9.029.086
7	SBKP	Campinas	8.715.455
8	SBRF	Recife	8.277.730
9	SBPA	Porto Alegre	8.105.932
10	SBSV	Salvador	7.709.293
23	SBPS	Porto Seguro	1.724.832

Fonte: ANAC.

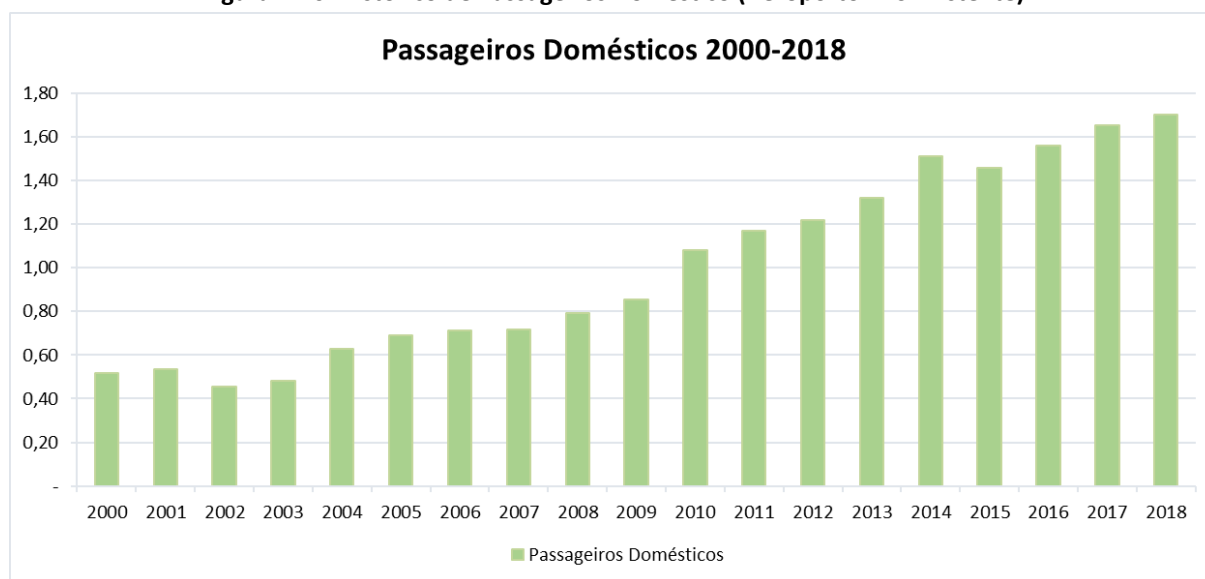
### 2.3.2 Histórico de Passageiros Domésticos

Tabela 2-23: Histórico de Passageiros Doméstico (Aeroporto BPS Existente)

em Milhões	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Passageiros Domésticos	6,9%	0,52	0,54	0,46	0,48	0,63	0,69	0,71	0,72	0,79	0,85	1,08	1,17	1,22	1,32	1,51	1,46	1,56	1,65	1,70
Taxa de Crescimento %		-	4,1%	-14,9%	5,9%	29,9%	10,0%	2,8%	1,0%	10,3%	7,9%	26,4%	8,3%	4,2%	8,4%	14,4%	-3,4%	6,9%	6,0%	3,0%

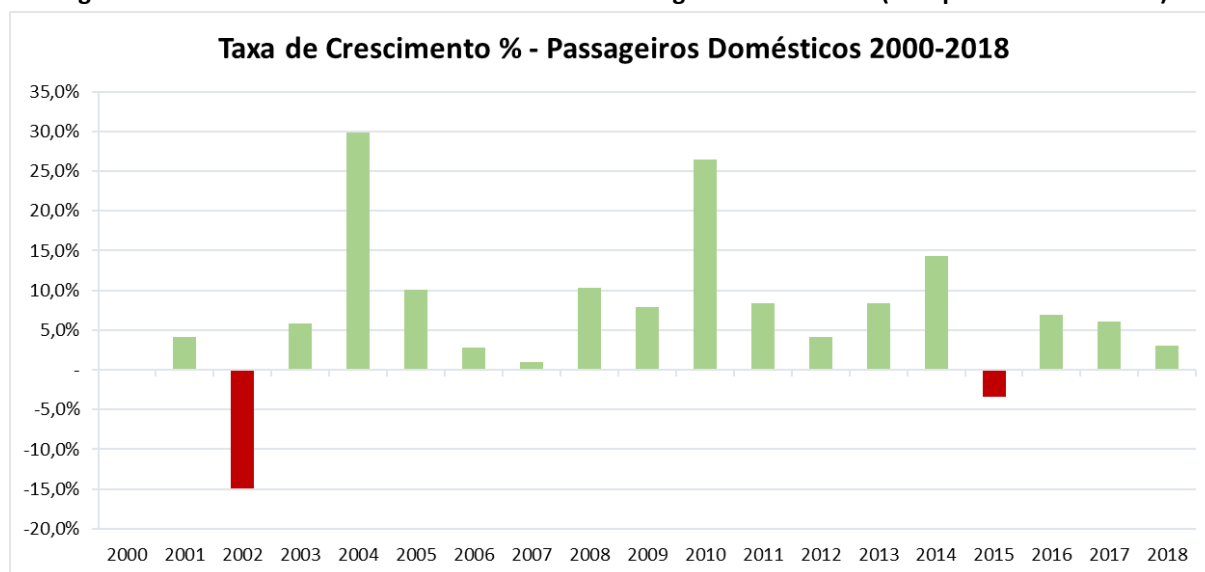
Fonte: SINART.

Figura 2-26: Histórico de Passageiros Doméstico (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

Figura 2-27: Taxa de Crescimento % - Histórico de Passageiros Domésticos (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.



### 2.3.3 Histórico de Passageiros Internacionais

Tabela 2-24: Histórico de Passageiros Internacionais (Aeroporto BPS Existente)

em Milhões	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Passageiros Internacionais	0,3%	0,06	0,10	0,01	0,03	0,07	0,06	0,05	0,05	0,04	0,02	0,03	0,05	0,04	0,03	0,02	0,02	0,05	0,08	0,06
Taxa de Crescimento %		-	72%	-87%	92%	169%	-9%	-12%	-8%	-22%	-42%	50%	44%	-19%	-19%	-51%	-3%	231%	53%	-21%

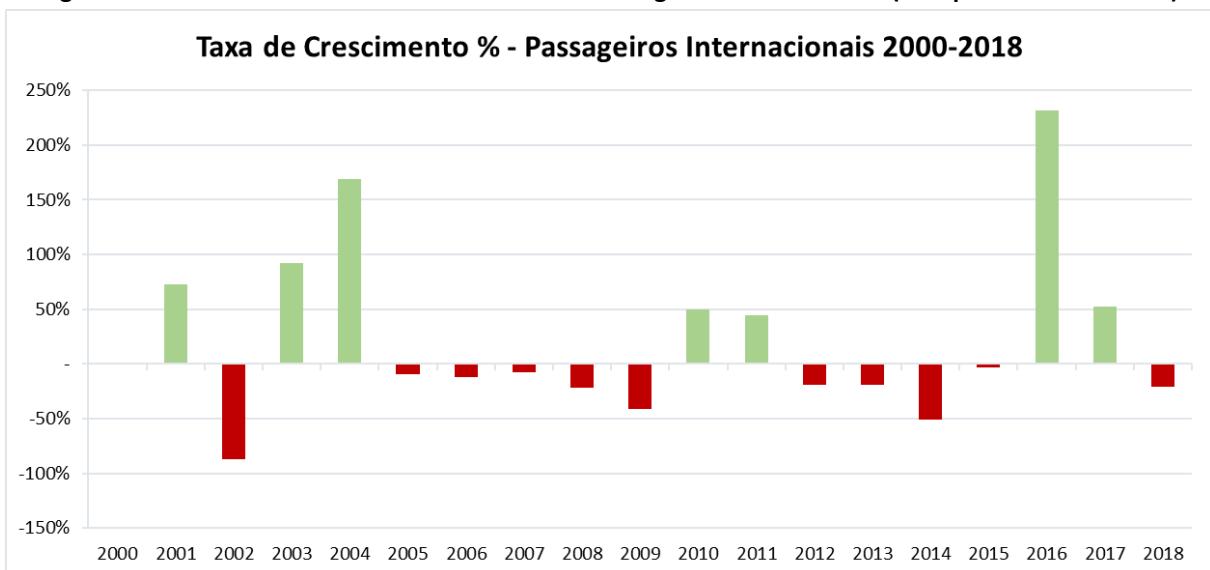
Fonte: SINART.

Figura 2-28: Histórico de Passageiros Internacional (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

Figura 2-29: Taxa de Crescimento % - Histórico de Passageiros Internacionais (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

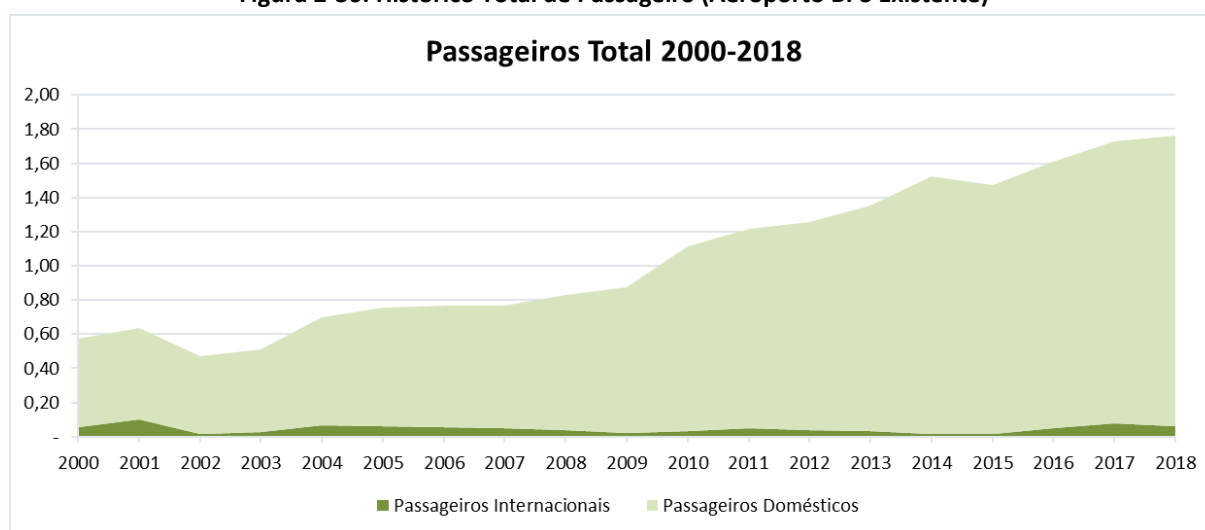
### 2.3.4 Histórico Total de Passageiros

Tabela 2-25: Histórico Total de Passageiros (Aeroporto BPS Existente)

em Milhões	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Passageiros Domésticos</b>	6,9%	0,52	0,54	0,46	0,48	0,63	0,69	0,71	0,72	0,79	0,85	1,08	1,17	1,22	1,32	1,51	1,46	1,56	1,65	1,70
<b>Passageiros Internacionais</b>	0,3%	0,06	0,10	0,01	0,03	0,07	0,06	0,05	0,05	0,04	0,02	0,03	0,05	0,04	0,03	0,02	0,02	0,05	0,08	0,06
<b>Passageiros Totais</b>	6,4%	0,57	0,64	0,47	0,51	0,70	0,75	0,76	0,77	0,83	0,88	1,11	1,22	1,26	1,35	1,53	1,47	1,61	1,73	1,76
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	11,0%	-26,1%	8,3%	36,8%	8,1%	1,6%	0,3%	8,2%	5,6%	27,0%	9,4%	3,2%	7,6%	12,8%	-3,4%	9,2%	7,5%	1,9%

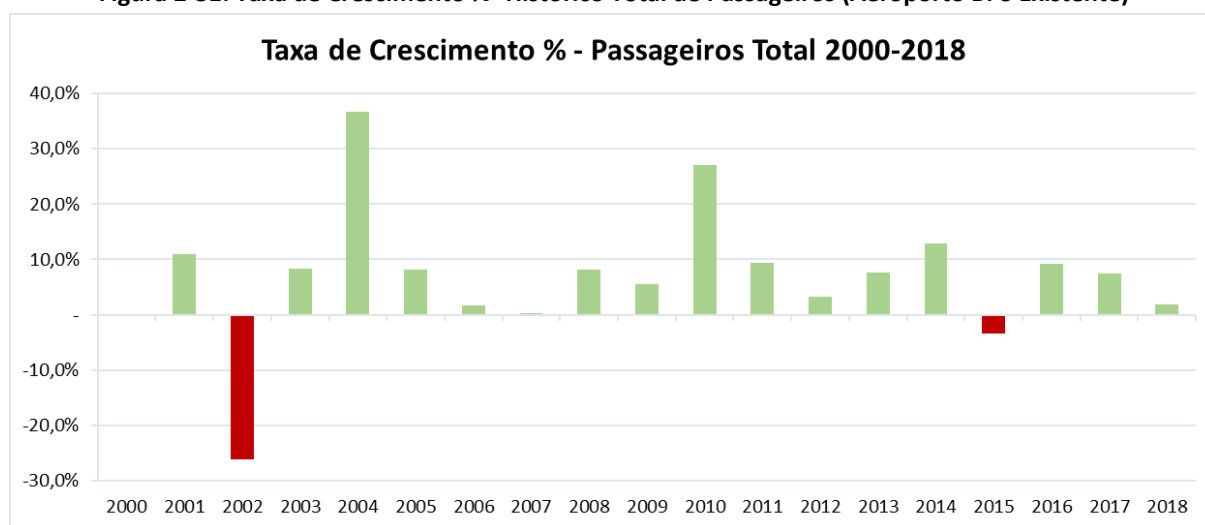
Fonte: SINART.

Figura 2-30: Histórico Total de Passageiro (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

Figura 2-31: Taxa de Crescimento %- Histórico Total de Passageiros (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

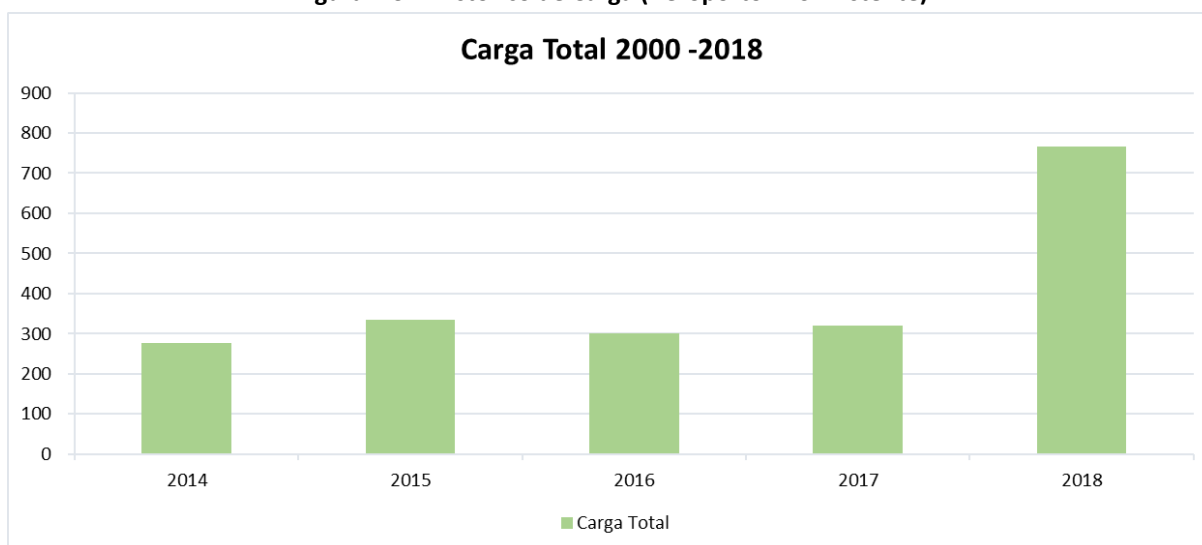
### 2.3.5 Histórico de Carga

**Tabela 2-26: Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente)**

em Toneladas	2000-2018	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Carga Total</b>	29,1%	276	336	300	321	766
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	22%	-11%	7%	139%

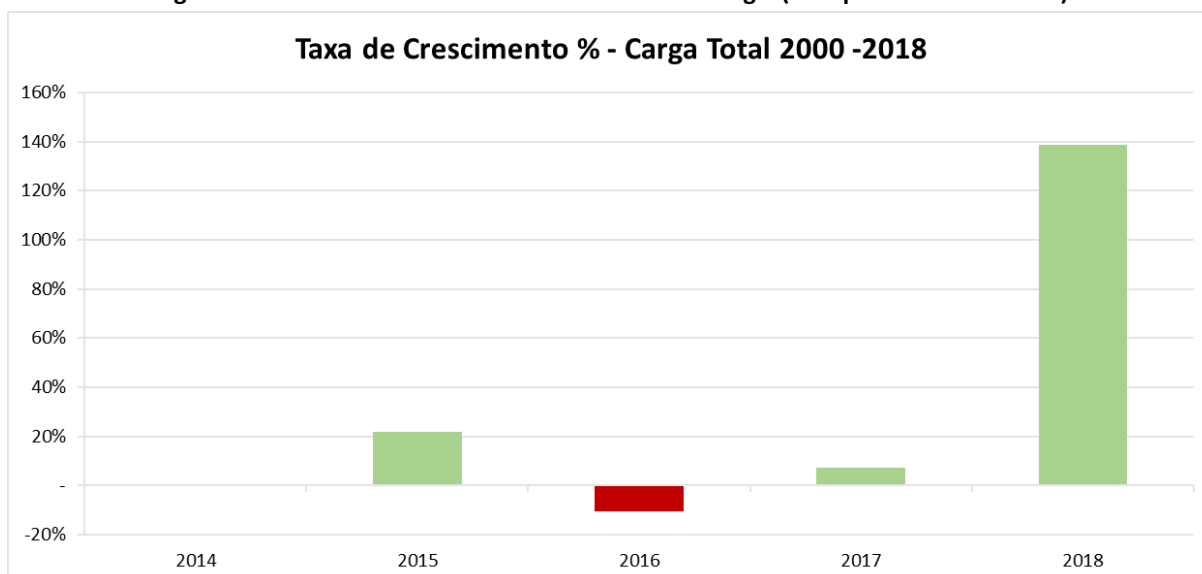
Fonte: ANAC.

**Figura 2-32: Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: ANAC.

**Figura 2-33: Taxa de Crescimento % - Histórico de Carga (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: ANAC.

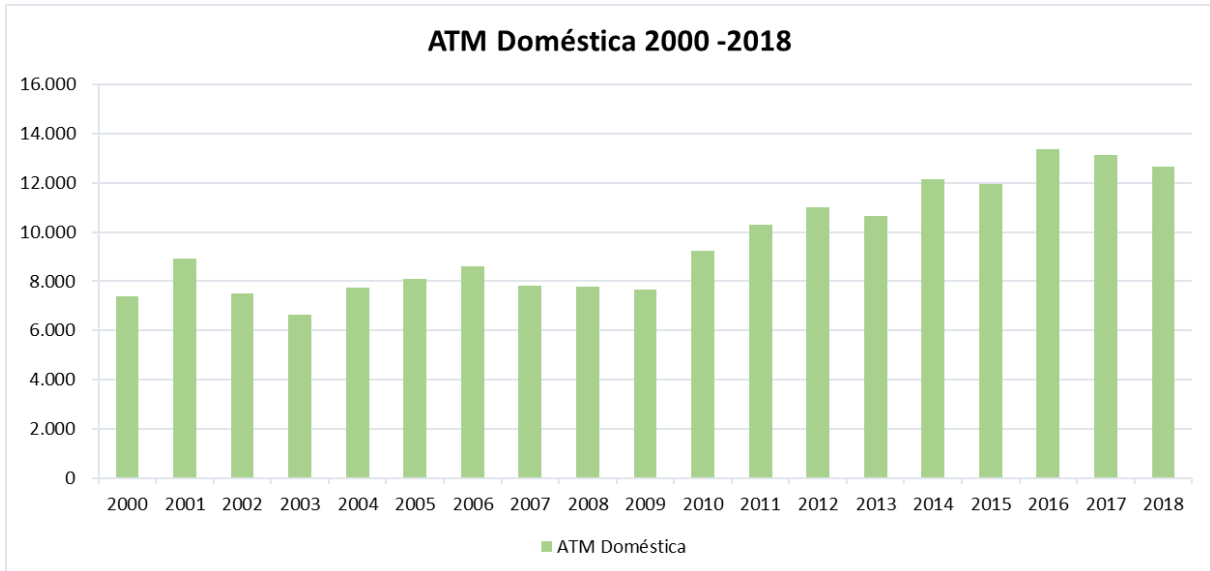
### 2.3.6 Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas

**Tabela 2-27: Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente)**

	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ATM Doméstica	3,0%	7.396	8.930	7.486	6.650	7.724	8.086	8.606	7.818	7.782	7.660	9.216	10.304	10.992	10.632	12.142	11.966	13.380	13.140	12.678
Taxa de Crescimento %		-	20,7%	-16,2%	-11,2%	16,2%	4,7%	6,4%	-9,2%	-0,5%	-1,6%	20,3%	11,8%	6,7%	-3,3%	14,2%	-1,4%	11,8%	-1,8%	-3,5%

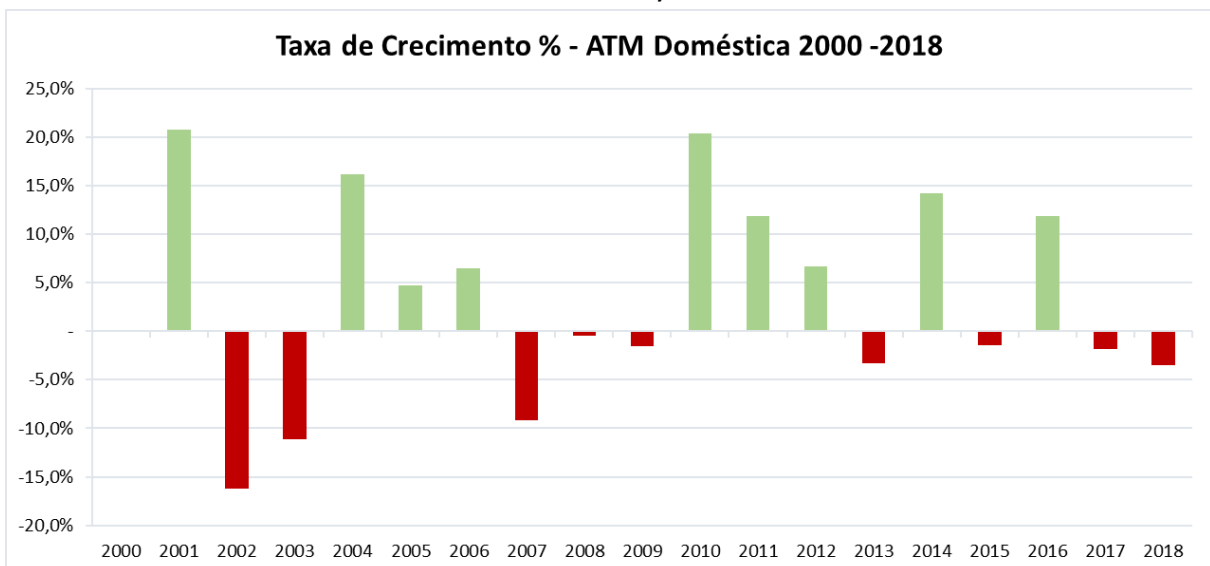
Fonte: SINART.

**Figura 2-34: Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

**Figura 2-35: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos de Aeronaves Domésticas (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

### 2.3.7 Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves

**Tabela 2-28: Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)**

	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ATM Internacional	-2,7%	774	1.130	172	262	686	604	476	488	378	254	326	410	300	258	166	134	382	588	474
Taxa de Crescimento %		-	46%	-85%	52%	162%	-12%	-21%	3%	-23%	-33%	28%	26%	-27%	-14%	-36%	-19%	185%	54%	-19%

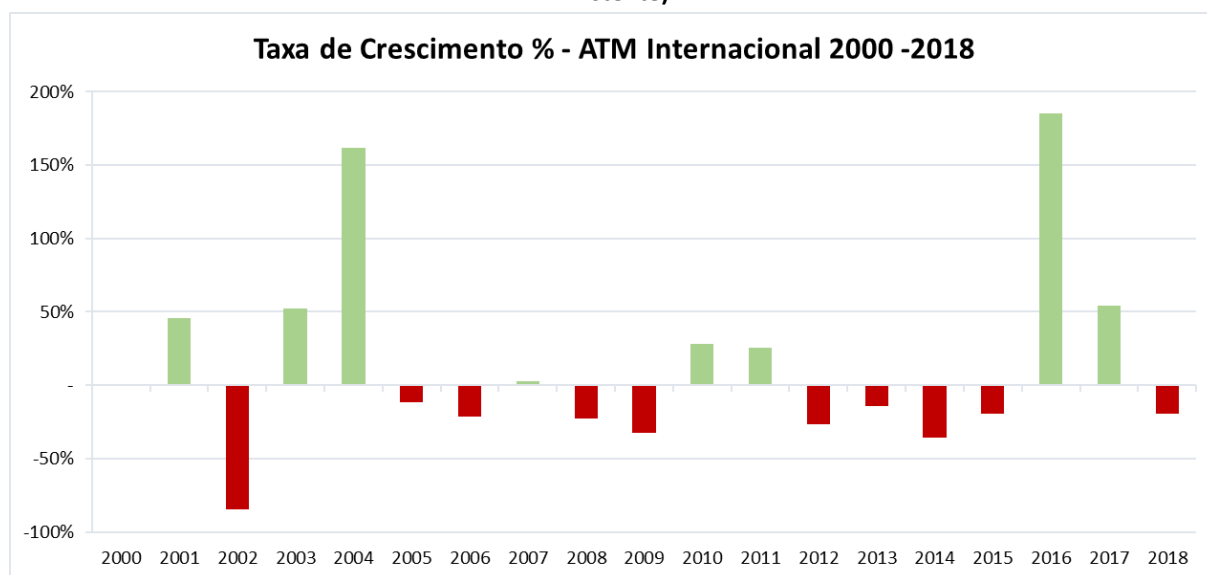
Fonte: SINART.

**Figura 2-36: Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

**Figura 2-37: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos Internacionais de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

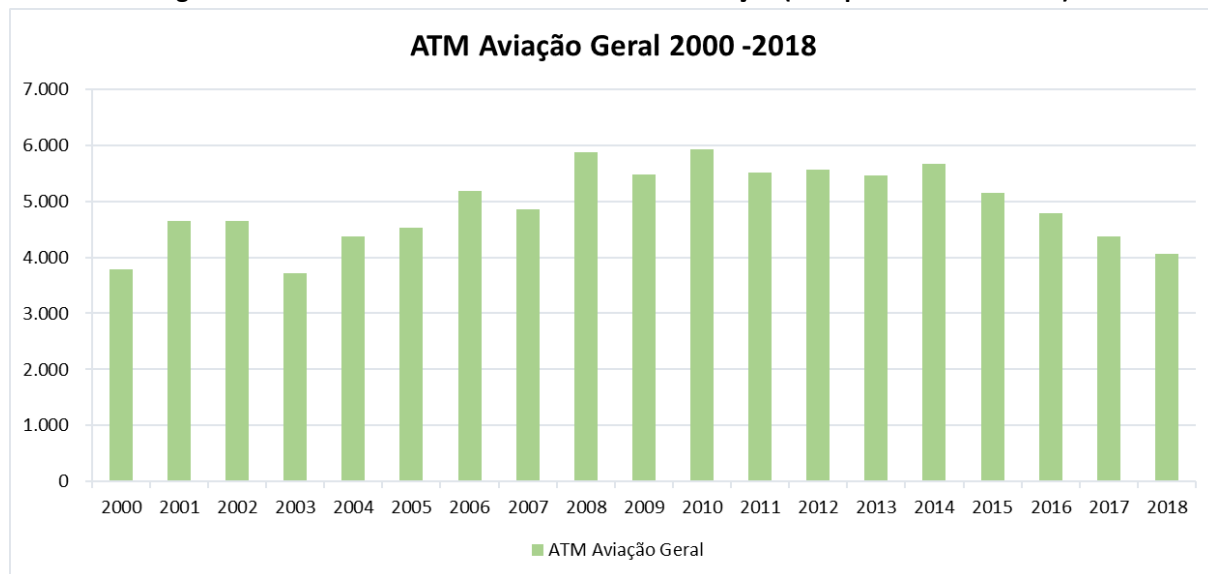
### 2.3.8 Histórico de Movimentos Gerais de Aviação

**Tabela 2-29: Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente)**

	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ATM Aviação Geral	0,4%	3.782	4.656	4.644	3.716	4.374	4.526	5.188	4.862	5.870	5.480	5.926	5.516	5.556	5.464	5.674	5.146	4.782	4.374	4.064
Taxa de Crescimento %		-	23%	-0%	-20%	18%	3%	15%	-6%	21%	-7%	8%	-7%	1%	-2%	4%	-9%	-7%	-9%	-7%

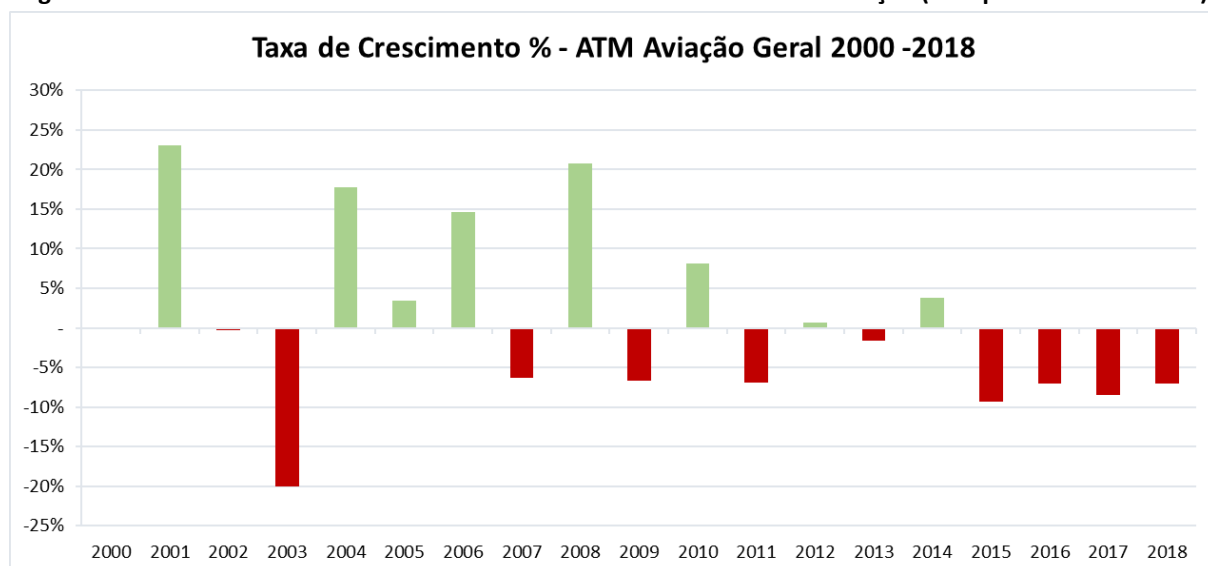
Fonte: SINART.

**Figura 2-38: Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

**Figura 2-39: Taxa de Crescimento % - Histórico de Movimentos Gerais de Aviação (Aeroporto BPS Existente)**



Fonte: SINART.

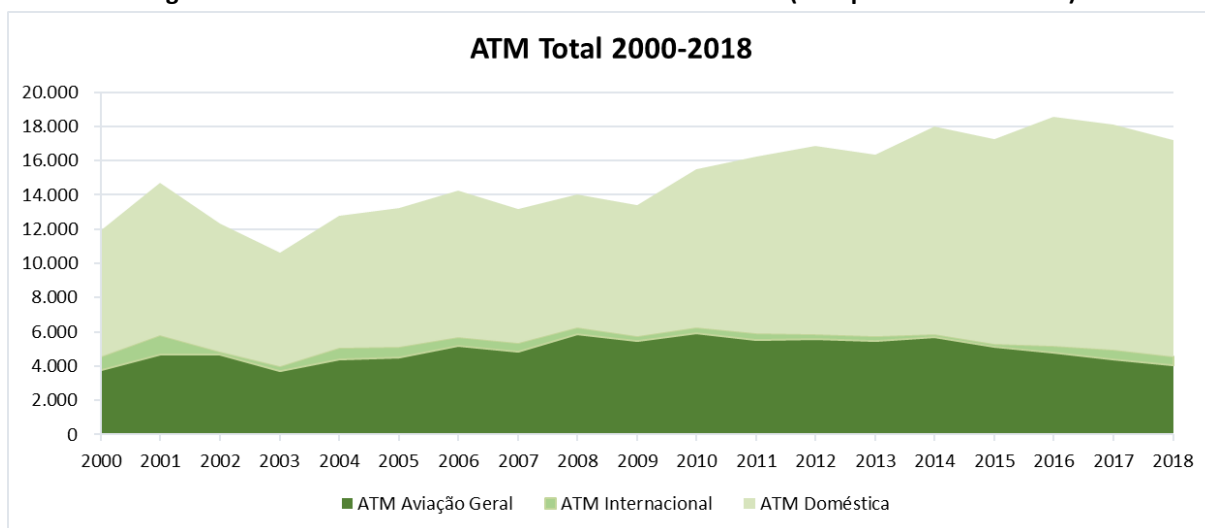
### 2.3.9 Histórico Total de Movimentos de Aeronaves

Tabela 2-30: Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)

	2000-2018	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ATM Doméstica	3,0%	7.396	8.930	7.486	6.650	7.724	8.086	8.606	7.818	7.782	7.660	9.216	10.304	10.992	10.632	12.142	11.966	13.380	13.140	12.678
ATM Internacional	-2,7%	774	1.130	172	262	686	604	476	488	378	254	326	410	300	258	166	134	382	588	474
ATM Aviação Geral	0,4%	3.782	4.656	4.644	3.716	4.374	4.526	5.188	4.862	5.870	5.480	5.926	5.516	5.556	5.464	5.674	5.146	4.782	4.374	4.064
<b>ATM Total</b>	<b>2,7%</b>	<b>8.170</b>	<b>10.060</b>	<b>7.658</b>	<b>6.912</b>	<b>8.410</b>	<b>8.690</b>	<b>9.082</b>	<b>8.306</b>	<b>8.160</b>	<b>7.914</b>	<b>9.542</b>	<b>10.714</b>	<b>11.292</b>	<b>10.890</b>	<b>12.308</b>	<b>12.100</b>	<b>13.762</b>	<b>13.728</b>	<b>13.152</b>
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	23%	-24%	-10%	22%	3%	5%	-9%	-2%	-3%	21%	12%	5%	-4%	13%	-2%	14%	-0%	-4%

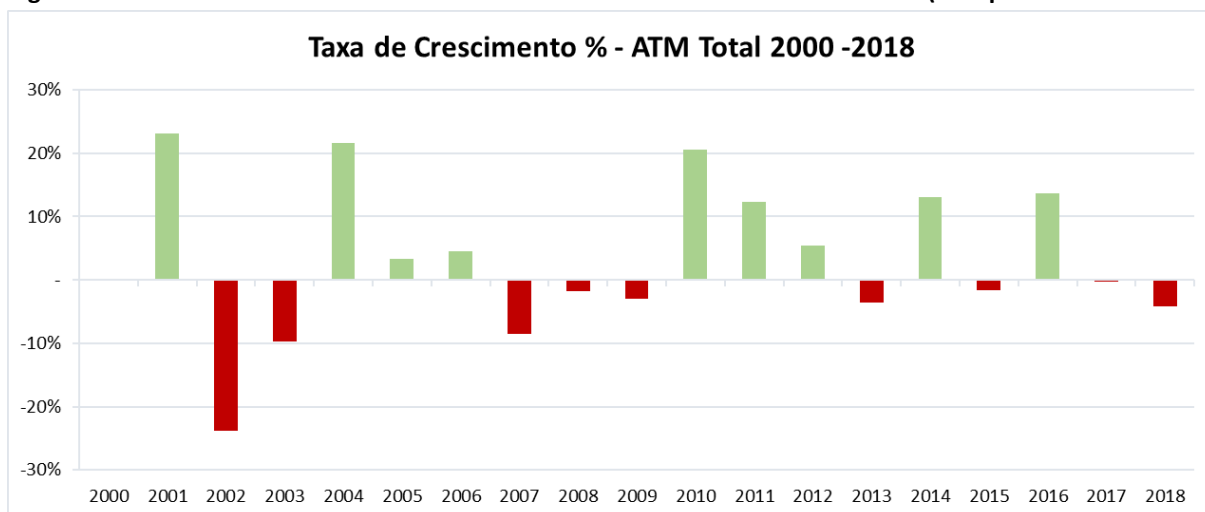
Fonte: SINART.

Figura 2-40: Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

Figura 2-41: Taxa de Crescimento % - Histórico Total de Movimentos de Aeronaves (Aeroporto BPS Existente)



Fonte: SINART.

## 2.4 Previsão de Demanda

Nesta seção, apresentaremos as metodologias e resultados das projeções de demanda para passageiros, volume de carga, movimentação de aeronaves e outros parâmetros de previsão de tráfego.

### 2.4.1 Introdução - Metodologia de Projeção

A previsão de tráfego fornece a base para o desenvolvimento de negócios de um aeroporto e a estratégia geral. Como base quantitativa para o conceito de planejamento técnico, operacional e comercial, foi desenvolvido um “Modelo de Previsão de Tráfego” sob medida que aborda os seguintes aspectos principais: **tráfego de passageiros, movimentação de aeronaves** e volume de **carga aérea**. O prazo de planejamento abrange os anos de 2019 a 2055.

### 2.4.2 Abordagem da previsão de tráfego

A análise do sistema aeroportuário atual e futuro em Porto Seguro foi preparada através da realização de uma avaliação de mercado para identificar as condições de mercado passadas e prevaletentes relevantes para o setor de transporte aéreo em Porto Seguro e região.

Em segundo lugar, uma previsão de demanda de tráfego foi desenvolvida com base nos resultados da avaliação de mercado, no conceito estratégico e em outras informações relacionadas coletadas durante o processo de avaliação. Um entendimento correto e real do mercado de aviação de um aeroporto e seu potencial futuro é baseado no entendimento dos mercados de negócios, turismo e carga e seus principais fatores, pois eles pertencem aos mercados relevantes e sua demanda pelo destino. As informações e feedback assim adquiridos foram coletados com os dados históricos analisados anteriormente e outras estatísticas disponíveis.

As tendências de desenvolvimento para o futuro foram estabelecidas para apoiar ainda mais a estratégia direcionada com informações reais e realistas do mercado. Uma compreensão mais atual do mercado local e regional do aeroporto assim obtido formou a base para projeções de tráfego no futuro.

O Consórcio seguiu uma metodologia desenvolvida que consiste em uma combinação de previsões de “baixo para cima”, rota por rota para o curto e o médio prazo (até 2030) combinadas com previsões de longo prazo de “cima para baixo” até 2055 com base na modelagem econométrica. Essa abordagem é uma prática recomendada no setor aeroportuário e é seguida pela maioria dos planejadores, operadores e investidores aeroportuários.

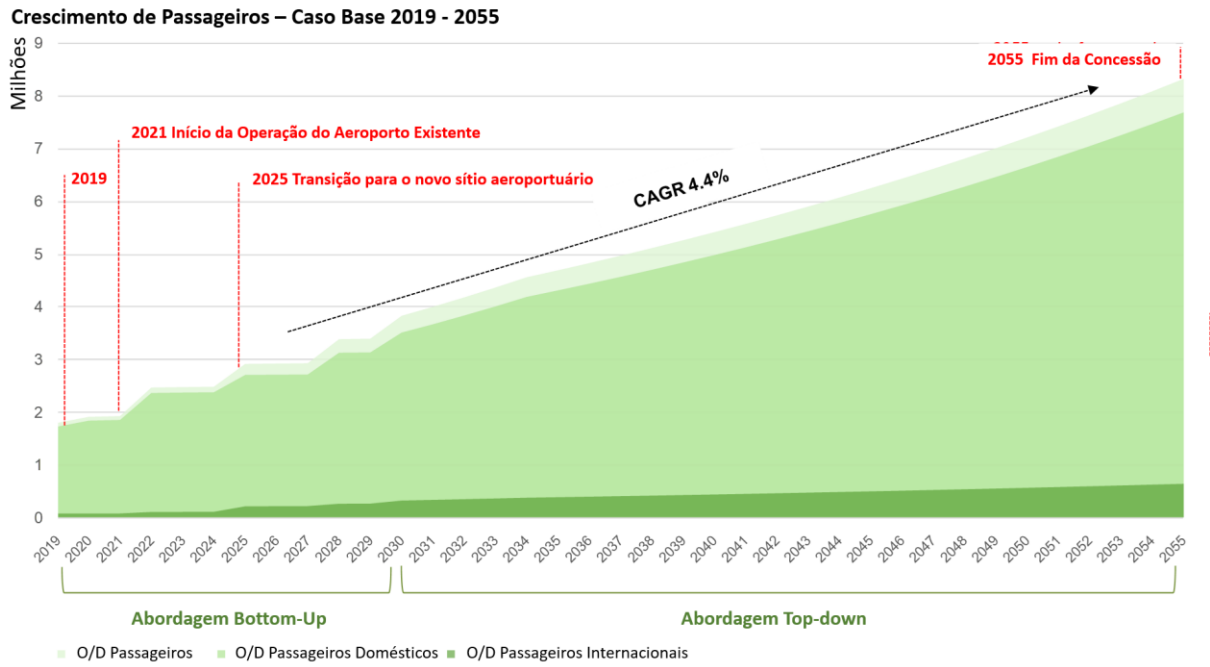
As principais considerações são as seguintes:

- **Previsão econométrica de “cima para baixo”**. Baseia-se em indicadores globais da indústria aeroportuária combinados com elasticidades da demanda de viagens como principal condutor de tráfego.
- **Análise de “baixo para cima”**. Baseia-se na indústria de Inteligência e no desenvolvimento de redes de companhias aéreas para identificar o desenvolvimento de novas rotas, e aumentos de frequência e capacidade nas rotas existentes que provavelmente ocorrerão nos próximos dois anos.



A ilustração a seguir resume a abordagem metódica da Previsão de Tráfego:

**Figura 2-42: Horizonte & Marcos da previsão de tráfego**



Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 2.4.3 Fonte Primária de dados

A Previsão da Demanda foi estabelecida com base nas seguintes fontes de dados principais:

- Termo de Referência
- Estatísticas de Tráfego ANAC
- Estatísticas de Tráfego SINART
- Previsões de tráfego da indústria global
- Base de dados macroeconômicos (por exemplo, Oxford Economics)
- Pesquisa própria de Informação

Sempre que faltava informação ou a informação disponível era inconclusiva e não podia ser substanciada, foram feitas suposições qualificadas com base em nossas experiências de projetos de desenvolvimento de aeroportos internacionais de tamanho semelhante.

## 2.5 Estimativa da Demanda

### 2.5.1 Introdução

A previsão é expressa em termos de fluxos de tráfego anuais esperados. Esses fluxos são o ponto de partida para o planejamento e o design do futuro desenvolvimento do aeroporto e também fornecem insumos diretos para o planejamento operacional e financeiro do projeto de desenvolvimento do aeroporto.

O prognóstico abrange as áreas de planejamento conforme descrito abaixo e é planejado separadamente de acordo com os seguintes critérios:

- Passageiros
- Carga Aérea
- Movimentos de Aeronaves e Variação de Aeronaves
- Outros parâmetros de prognóstico (por exemplo, meeters & greeters, etc.)
- Hora de pico
- Divisão modal do Lado Terra

## 2.5.2 Avaliação de Mercado dos Principais Resultados

A pesquisa de mercado apoiou e fundamentou as presunções de tráfego aéreo em relação aos principais fatores subjacentes às projeções futuras de passageiros, conforme contido neste documento. Focada no desenvolvimento do Novo Aeroporto de Porto Seguro, as principais conclusões da avaliação de mercado podem ser resumidas da seguinte forma:

**Tabela 2-31: Avaliação de Mercado (Informações de Mercado)**

Principais Tópicos da Pesquisa	Opinião & Informação Chave
<b>Informação de Mercado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Região já estabelecida como um ponto turístico popular</li> <li>• Ponto turístico nacional (Costa do Descobrimento / Patrimônio Mundial)</li> <li>• A proximidade das principais áreas urbanas oferece uma posição positiva no mercado (grande área de influência)</li> <li>• A maioria dos turistas que chegam é da região de São Paulo e Minas Gerais</li> <li>• Crescente popularidade da região</li> <li>• Potencial de mudança de passageiros do transporte de ônibus para os vôos</li> <li>• Potencial significativo de entrada de visitantes por tráfego aéreo com base nas informações do especialista em turismo</li> <li>• A infraestrutura de acomodações da Porto Seguro (hotéis, pousadas etc.) é alta; aproximadamente 62.000 camas disponíveis em hotéis, pensões + 62.000 camas adicionais em casas particulares e condomínios</li> <li>• Especialistas não veem falta de ofertas de acomodação; capacidade não é utilizada (na alta temporada)</li> <li>• A região é altamente atraente para visitantes e oferece diversas atividades; principal motivo dos visitantes</li> <li>• Apesar dos problemas atuais (aeroporto, estratégia de negócios de companhias aéreas), há um crescimento de turistas e tráfego aéreo: a região estava lucrando com a situação econômica global e sua localização próxima às principais aglomerações no Brasil</li> <li>• Atualmente, não há campanhas de marketing para a região; nenhum programa para posicionar a região no mercado doméstico e competitivo</li> <li>• A carga aérea não desempenha um papel importante, mas a demanda em potencial é reconhecida</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Tabela 2-32: Avaliação de Mercado (Aeroporto BPS existente)

Principais Tópicos da Pesquisa	Opinião & Informação Chave
<b>Aeroporto BPS existente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O aeroporto existente e seu modo operacional é o atual bloqueio para o desenvolvimento do turismo</li> <li>• Limitações do comprimento da pista (por exemplo, limitando oportunidades internacionais)</li> <li>• Restrições de capacidade no aeroporto (terminal)</li> <li>• O conceito operacional atual é abaixo do ideal</li> <li>• Solicitação de vôos fretados adicionais das agências é negada pelo atual operador do Aeroporto</li> <li>• A demanda dos operadores turísticos não pode ser atendida</li> <li>• Nenhuma parceria estratégica entre aeroporto, região e Secretaria de Turismo</li> <li>• Nenhuma campanha de Marketing na região</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Tabela 2-33: Avaliação de mercado (critérios das companhias aéreas)

Principais Tópicos da Pesquisa	Opinião & Informação Chave
<b>Critérios das Companhias Aéreas Para o Desenvolvimento de destinos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demanda de tráfego e potencial de crescimento</li> <li>• Desempenho financeiro (por exemplo, fator de carga, rendimento)</li> <li>• Política de preços do aeroporto (por exemplo, nível de taxas aeroportuárias)</li> <li>• Encargos (combustível, ATC)</li> <li>• Processo de segurança</li> <li>• Infraestrutura aeroportuária (companhias aéreas e passageiros)</li> <li>• Concorrência</li> <li>• Disponibilidade de slots atraentes</li> <li>• Desenvolvimento econômico da região e país</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 2.5.3 Principais Fatores de Crescimento do Tráfego

O BPS é dominado pelo tráfego de renda turística. O setor industrial e de negócios não desempenha papel significativo no tráfego do Aeroporto de Porto Seguro. É possível que o número de passageiros relacionados a negócios cresça com o fortalecimento da indústria e do setor de negócios, mas o setor de turismo e lazer pode continuar sendo o principal mercado de negócios. A posição e os potenciais dos aeroportos estão relacionados ao setor de turismo e provavelmente serão afetados pelo desenvolvimento socioeconômico geral do Brasil no futuro, pelas provisões e pelo desenvolvimento de infraestrutura turística (acomodação, atrações, preços).

A localização é próxima das principais aglomerações urbanas e ganha grandes potenciais para crescimento futuro. O potencial de crescimento também é dado por mais turistas estrangeiros. Parece também viável atrair, se a infraestrutura aeroportuária for suficiente e se transformar em uma situação competitiva, voos turísticos de longo curso da Europa.

Com base nas descobertas e resultados da avaliação de mercado, o Consórcio identificou os seguintes principais fatores de tráfego para um desenvolvimento bem-sucedido do Novo Aeroporto de Porto Seguro:

Tabela 2-34: Principais Fatores de Crescimento do Tráfego

Principais Tópicos	Principais Fatores de Crescimento do Tráfego
<b>Novo Aeroporto BPS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantia total de prontidão operacional</li> <li>• Capacidade suficiente para atender à demanda do mercado; sem restrições e limitações operacionais</li> <li>• Garantia de padrões internacionais de segurança e proteção</li> <li>• Equipamento de última geração</li> <li>• Melhoria do desempenho operacional (Nível de Serviço)</li> <li>• Localização geoestratégica de Porto Seguro / Costa do Descobrimento; raio de vôo de duas horas cobre um mercado de 30 milhões de habitantes</li> </ul>
<b>Satisfação do cliente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perfil de serviço / orientação ao cliente</li> <li>• Relação Preço e Qualidade</li> <li>• Tempo mínimo de resposta</li> </ul>
<b>Know-how Operacional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficiência de custos e gerenciamento Lean</li> <li>• Concentração nas principais atividades comerciais</li> <li>• Uso das mais recentes tecnologias de aeroportos e passagens de fronteira</li> </ul>
<b>Marketing de Aeroporto &amp; Companhias Aéreas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suporte através da consultoria de um operador internacional de aeroporto bem experiente</li> <li>• Marca &amp; Marketing exclusivos do Aeroporto</li> <li>• Gestão de contas chave</li> </ul>
<b>Taxas Aeroportuárias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Política de preços competitivos</li> </ul>
<b>Política de Descontos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos atraentes para as transportadoras durante um período de tempo limitado para companhias aéreas que iniciam novas rotas para BPS</li> </ul>
<b>Desenvolvimento de Rotas Adicionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da concorrência (por exemplo, preços mais baixos dos bilhetes)</li> <li>• Aumento de Tráfego</li> </ul>
<b>Aumento da Demanda Turística</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estreita cooperação do operador do aeroporto com agências governamentais de turismo e operadores turísticos internacionais</li> <li>• Início de campanhas de marketing na Europa (por exemplo, Itália, França, Alemanha, Espanha) para promover Porto Seguro como destino turístico</li> </ul>
<b>Desenvolvimento do lado da terra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento sob medida e orientado para a demanda de instalações</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 2.5.4 Principais Presunções de Previsão de Tráfego

Levando em consideração as informações coletadas durante o processo de pesquisa, foram realizadas as principais presunções de previsão de tráfego.

- Aquisição operacional do aeroporto BPS existente no início de 2021.
- Os horários de voo atuais (incluindo picos sazonais) do Aeroporto BPS existente foram usados como base de dados principal.
- A previsão de curto e médio prazo (2019 a 2030) é baseada em uma previsão de rota por rota (de baixo para cima). Após as conclusões da avaliação de mercado, foram feitas suposições sobre o desenvolvimento de rotas adicionais.
- Projeções de longo prazo de passageiros domésticos e internacionais (2031 a 2055) são baseadas principalmente na Previsão de Tráfego Global da Airbus.
- Áreas de captação (sem sobreposição crucial).
- Competição geral como região turística em todo o país e global.
- Transição e abertura do novo aeroporto de BPS no início do ano 2026.
- Assumiu-se que o atual aeroporto de BPS será completamente fechado para tráfego comercial (doméstico, internacional) e aviação geral com a abertura do novo aeroporto de BPS no início do ano 2026.
- O início do novo aeroporto de BPS empregará a introdução de novas rotas.
- Nenhum tráfego de transferência assumido.
- Não somente aos sábados; suposto comportamento de mudança de viagem (tempo de ocupação reduzido).

O desenvolvimento do tráfego foi dividido em três fases, relacionadas à operação do aeroporto BPS existente, ao início do novo aeroporto BPS e ao horizonte de planejamento de longo prazo até o final do período de planejamento.

#### **Fase 1 (Operação do existente aeroporto de BPS) 2021-2025**

A fase 1 está relacionada à aquisição e à operação do aeroporto existente até o fechamento no final de 2025. As tabelas a seguir mostram o desenvolvimento de rotas nacionais e internacionais adicionais que foram incorporados nas projeções de tráfego:

Voos Domésticos**Tabela 2-35: Voos Domésticos Adicionais (Fase 1: Aeroporto Existente)**

Início	Origem	Chegada	Ops/Week	Semanas
01.2020	Sao Paulo - Guarulhos	07:45	6	52
01.2022	Belo Horizonte	07:25	5	52
01.2022	Viracopos	09:15	7	52
01.2022	Salvador	09:45	6	50
01.2022	Recife	11:30	5	35
01.2022	Rio de Janeiro - Santos Dumont	12:00	7	52
01.2022	Porto Alegre	16:45	5	35
01.2022	Brasilia	19:55	7	52

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Voos Internacionais**Tabela 2-36: Voos Internacionais Adicionais (Fase 1: Aeroporto Existente)**

Início	Origem	Chegada	Ops/semana	Semanas
01.2019	Buenos Aires - Ezeiza	07:50	2	25
01.2022	Montevideo	13:10	1	20
01.2022	Cordoba	17:25	1	52
01.2022	Santiago de Chile	21:25	1	30

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Fase 2 (início de operação do novo aeroporto BPS) 2026-2030**

Com o início do novo aeroporto, no início de 2026, foram feitas as seguintes presunções em relação à incorporação de desenvolvimento adicional de rotas domésticas e internacionais:

Voos Domésticos**Tabela 2-37: Voos Domésticos Adicionais (Fase 2: Novo Aeroporto)**

Início	Origem	chegada	Ops/semana	Semanas
01.2026	Sao Paulo - Guarulhos	09:55	6	52
01.2026	Porto Alegre	13:05	3	52
01.2026	Curitiba	15:45	4	52
01.2026	Uberlandia	16:35	3	52
01.2026	Salvador	16:45	5	52



Início	Origem	chegada	Ops/semana	Semanas
01.2026	Belo Horizonte	23:35	6	52
01.2028	Goiania	06:15	4	52
01.2028	Rio de Janeiro - Santos Dumont	07:25	7	52
01.2028	Belo Horizonte	07:25	7	52
01.2028	Campo Grande	08:30	4	52
01.2028	Ribeirao Preto	23:15	3	52
01.2028	Fortaleza	23:45	3	52
01.2030	Manaus	04:55	4	52
01.2030	Londrina	11:15	4	52
01.2030	Sao Paulo - Congonhas	14:35	7	52
01.2030	Rio de Janeiro - Galeao	16:10	7	52

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Tabela 2-38: Voos Internacionais Adicionais (Fase 2: Novo Aeroporto)**

Início	Origem	chegada	Ops/semana	Semanas
01.2026	Fort Lauderdale FLL	06:45	1	20
01.2026	Buenos Aires - Ezeiza	07:50	4	30
01.2026	Montevideo	13:10	1	52
01.2026	Milano MXP	16:40	1	20
01.2026	Santiago de Chile	17:15	1	52
01.2028	Panama City	05:55	2	52
01.2028	Fort Lauderdale FLL	06:45	1	52
01.2030	Buenos Aires - Ezeiza	18:05	4	52

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Fase 3 (longo prazo) 2031 até o final do período da concessão.**

Durante a Fase 3, o desenvolvimento de passageiros domésticos e internacionais é impulsionado principalmente por indicadores globais de previsão do setor.

**Tabela 2-39: Principais Presunções de Previsão de Tráfego (Fase 3)**

Determinação do Modelo Chave	Crescimento doméstico de PAX	Crescimento internacional de PAX
<p>Projeções de tráfego baseadas na Previsão Global de Tráfego da Airbus.</p> <p>A Previsão de Mercado Global da Airbus para 2018-2037 oferece uma visão prospectiva da evolução do setor de transporte aéreo - respondendo por fatores como crescimento demográfico e econômico, tendências do turismo, preços do petróleo, desenvolvimento de rotas novas e existentes e, finalmente, destacando a demanda por aeronaves cobrindo todo o espectro de tamanhos de aeronaves.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projeções domésticas de longo prazo da Airbus combinadas com elasticidades da demanda de viagens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxas de crescimento individual do Brasil para diferentes países (por exemplo, América do Norte, América Central, América do Sul, Ásia, Europa) de acordo com a Previsão Global de Tráfego da Airbus, combinada com as elasticidades da demanda de viagens</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

## 2.5.5 Programa de Desenvolvimento de Tráfego

Em particular, identificamos as seguintes iniciativas que servirão para apoiar o desenvolvimento do tráfego aéreo e de passageiros no Novo Aeroporto de Porto Seguro:

### 2.5.5.1 Estratégia Regional da Rede de Companhias Aéreas

#### **Tráfego ponto- a-ponto para os Principais Mercados-alvos**

O objetivo de uma estratégia aérea regional é vincular o BPS ao tráfego ponto-a-ponto programado nacional e internacional aos principais mercados-alvo que são importantes para o aeroporto e sua região. Com base no conceito de marketing de companhia aérea sob medida (descrito abaixo), os tomadores de decisão nas respectivas sedes das companhias aéreas serão contatados com pacotes de marketing projetados individualmente que mostrarão os benefícios de sua operação específica para a BPS. Um objetivo central do Consórcio é o crescimento contínuo do tráfego de passageiros de e para BPS, com foco:

- Maximizar o desenvolvimento de novas rotas de tráfego aéreo de e para BPS.
- A disponibilidade de slots para o suporte das companhias aéreas no desenvolvimento de um novo destino será um objetivo central.
- Desenvolver o potencial turístico inerente junto ao governo e às autoridades de turismo (por exemplo, promoções conjuntas de marketing com parceiros locais e regionais).

### 2.5.5.2 Estratégia de Transportadora de Baixo Custo

#### **Mantenha o simples em todas as áreas**

As transportadoras de baixo custo se tornarão um elemento importante em nossa estratégia geral, pois isso contribuirá para o aumento do número de passageiros. Acessibilidade e flexibilidade são essenciais para o crescente ambiente de mercado de aviação de baixo custo. Como tal, uma estratégia de transportadora de baixo custo (LCC) pode transcender todo o negócio principal do aeroporto, pelo qual os seguintes princípios-chave serão lembrados para atrair LCC:

- Simplicidade – “Mantenha o simples em todas as áreas “
- A LCC está focada em serviços de passageiros reduzidos, uma organização de manuseio enxuto e concentração em aeroportos que oferecem slots atraentes e manuseio eficiente em terra
- Adotar uma abordagem orientada para o lucro e para os custos em termos de equipamentos, melhorias, materiais de construção, acabamentos internos, etc.:
- Mantenha as operações seguras e protegidas
- Procure altos níveis de produtividade
- Distâncias curtas para passageiros e aeronaves
- Tempos de retorno rápidos
- Visar processos rápidos e eficientes - “serviços aeroportuários expressos”.

Além disso, a operação do aeroporto deve ser cuidadosamente gerenciada em relação às tarifas, por exemplo, em relação a taxas de aterrissagem, abastecimento de combustível, mas também preços de lojas e níveis adequados de serviço e qualidade para apoiar a estratégia de LCC. Em outras palavras, também todos os negócios diretos de aviação e terminais - ou seja, o principal negócio aeroportuário - devem seguir os princípios de baixo custo em apoio à estratégia de LCC. Por outro lado, os negócios comerciais e novos no lado Terra - ou seja, os negócios aeroportuários não essenciais - seguirão as "estruturas de custos habituais", também com preços mais altos e competitivos com os preços das cidades e / ou com o preço comparativo do mercado internacional.

### *2.5.5.3 Política de Marketing e Preços Justos de Companhias Aéreas e Aeroportos*

#### **Serviços de Qualidade Internacional a Preços Razoáveis.**

Cada aeroporto tem seu próprio ambiente de mercado e, portanto, tem um foco diferente no mercado. O sucesso futuro para atingir os volumes de tráfego aéreo dependerá em grande parte dessas atividades de marketing direcionadas para os principais clientes. As futuras metas de marketing para o desenvolvimento dos aeroportos devem estar alinhadas com a estratégica localização do BPS. Um "Programa de Marketing de Linhas Aéreas e Aeroportos" claramente focado (em termos de mercados-alvo) em cooperação com as autoridades locais deve ser implementado para aumentar o potencial de mercado do BPS.

O operador aeroportuário, no entanto, tentará implementar uma política de preços não discriminatória e justa em relação às tarifas de aterrissagem, taxas de transferência de combustível, preços de DFS, bem como outras taxas aeronáuticas e não aeronáuticas. Essa política, assim como o gerenciamento profissional de contas-chave, pode ser um incentivo para as companhias aéreas internacionais usarem o novo BPS como uma alternativa atraente e um novo destino para as regiões.

Além do marketing direcionado das companhias aéreas, baseado nos princípios de gestão de contas-chave, um conceito de marketing feito à medida é o princípio orientador de todas as atividades de marketing das companhias aéreas e deve, essencialmente, considerar a seguinte iniciativa estratégica

Incentivos de marketing para apoiar a fase inicial das operações da companhia aérea são característicos e úteis para promover uma operação. Para atrair novos clientes-chave para o início das operações, o aeroporto deve optar por incentivos de marketing atraentes, inferiores aos dos aeroportos concorrentes. A prática demonstrou que as transportadoras são mais facilmente motivadas a considerar um novo destino, se receberem incentivos como um "suporte de marketing" para ajudá-las a iniciar essa nova rota. Exemplos de atividades podem ser mostrados a seguir:

- Organização de entrevistas coletivas para o voo inaugural de novas companhias aéreas
- Presença da mídia para companhias aéreas que introduzem novas rotas na BPS na revista do aeroporto
- Descontos e espaços publicitários para todas as companhias aéreas parceiras em vários locais do BPS.
- Espaço de publicidade gratuito para as companhias aéreas que aumentam suas rotas ou frequência para promover seus novos serviços
- Banner para companhia aérea e rota no site da BPS
- Eventos de parceiros (organização de apresentações em conjunto), etc.
- Voucher para estacionamento.

Política de Marketing, Comunicação e Relações Públicas Uma Política de Comunicação e Relações Públicas pode ser caracterizada por uma estratégia típica de PULL & PUSH, com base na chamada fórmula “AIDA” (Consciência, Interesse, Desejo e Ação), através da qual uma Comunicação e Política de Relações Públicas simplificadas atingiria o alcance máximo nos respectivos mercados-alvo, com as respectivas atividades de comunicação e relações públicas de suporte. A estratégia push inclui atividades de marketing e vendas diretas para companhias aéreas e outras transportadoras para convencê-las a servir a BPS.

O marketing da companhia aérea por meio do “Gerenciamento de Contas Principais”(KAM) será empregado como uma ferramenta de gerenciamento comprovada para melhorar o relacionamento aeroporto-cliente, garantindo assim mais satisfação do cliente através do “botão de ajuda” e responsabilidade de lucro do KAM. As atividades de marketing direto das companhias aéreas envolvem contato próximo com a principal companhia aérea cliente existente, bem como com as companhias aéreas que consideram o potencial do aeroporto como um novo destino.

Marca do aeroporto: O crescimento do BPS será promovido em paralelo por meio de atividades de marketing intensificadas. Planejamos fornecer atividades de marketing de aeroportos focadas para promover o BPS com base nas vantagens do conceito de custo / valor, destacando a disponibilidade de slots, rapidez na entrega e suporte às companhias aéreas no desenvolvimento de um novo destino.

As iniciativas estratégicas neste campo são:

- Apresentações em exposições de aviação (IATA, ACI, etc.)
- Workshops individuais com companhias aéreas em operação na região para o desenvolvimento de destinos no novo aeroporto
- Presença na Internet de última geração
- Pacotes de boas-vindas, eventos inaugurais e anúncios atraentes para introduzir novas companhias aéreas
- Conferências: apresentações coordenadas com os principais clientes
- Área de captação de campanhas: campanha de mídia na área de captação para conquistar novos clientes

## 2.6 Projeções Segmentadas

Com base nas presunções descritas em 2.5.4 Principais Presunções de Previsão de Tráfego, os capítulos a seguir mostram os resultados nos segmentos de tráfego específicos.

### 2.6.1 Previsão de Passageiros

Os prognósticos dos passageiros são baseados nas estatísticas históricas de tráfego e na abordagem descrita anteriormente neste documento. Em termos de planejamento de futuros volumes de passageiros, foi utilizada a seguinte segmentação (de acordo com destinos):

- Passageiros domésticos de O/D
- Passageiros internacionais de O/D
- Total de Passageiros O/D

Passageiros de O&D são aqueles que teriam sua origem ou destino de viagem na BPS.

A previsão de passageiros mostra os seguintes volumes de tráfego:

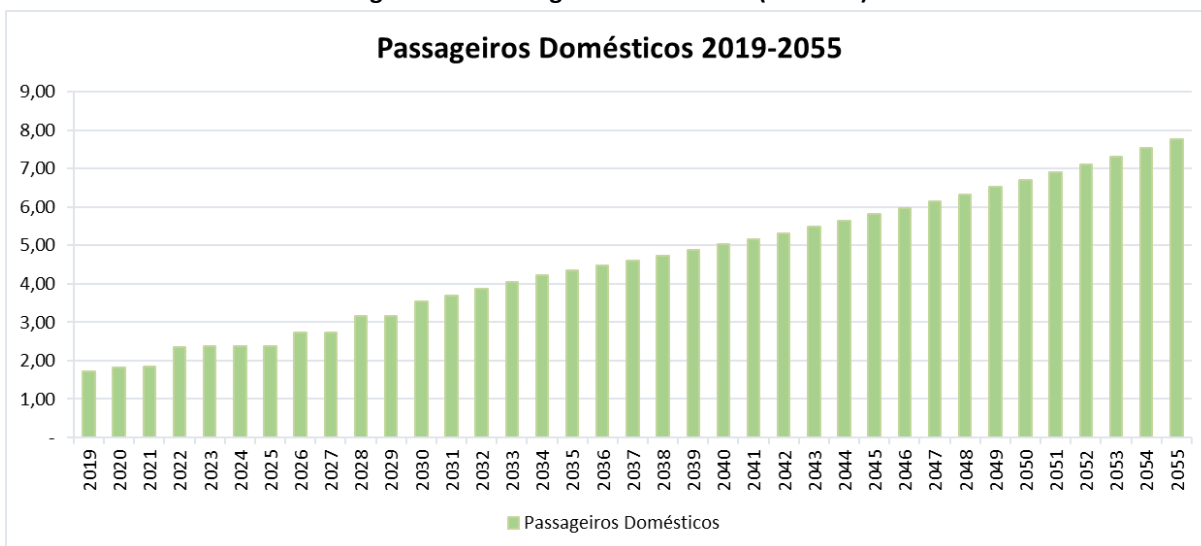
#### 2.6.1.1 Passageiros Domésticos

Tabela 2-40: Passageiros Domésticos (Previsão)

em Milhões	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Passageiros Domésticos	4,3%	1,72	2,38	2,73	3,15	3,54	4,34	5,02	5,80	6,71	7,75
Taxa de Crescimento %		-	0,2%	15,0%	15,1%	11,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%

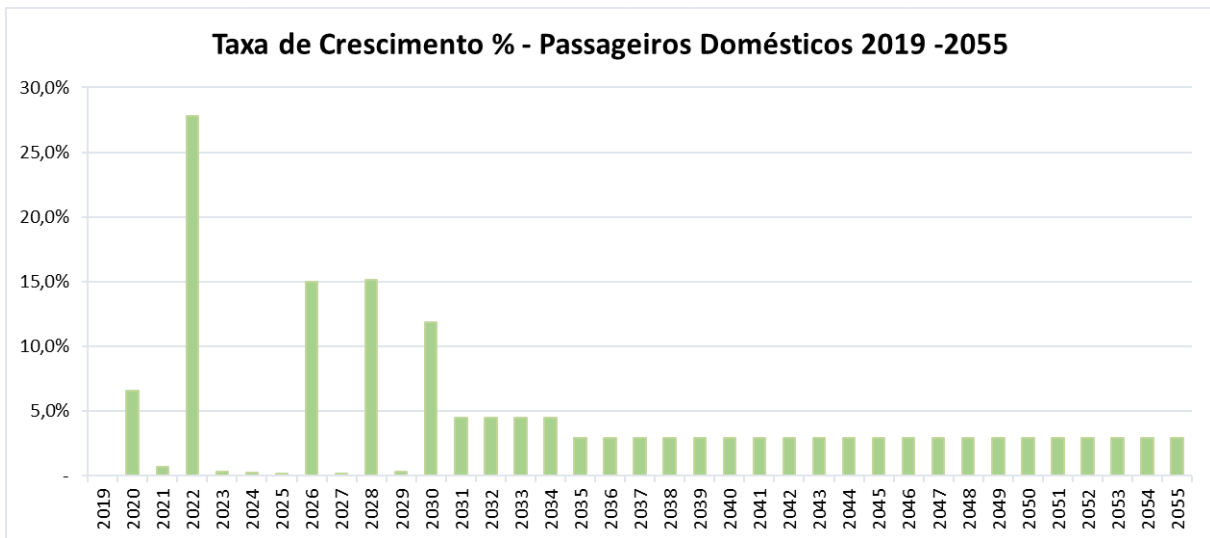
Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-43: Passageiros Domésticos (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-44: Taxa de crescimento % - passageiros domésticos (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

2.6.1.2 Passageiros Internacionais

Tabela 2-41: Passageiros Internacionais (previsão)

em Milhões	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Passageiros Internacionais	6,0%	0,07	0,11	0,18	0,22	0,28	0,34	0,39	0,44	0,50	0,57
Taxa de Crescimento %	-	-	1,2%	68,4%	24,0%	25,3%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-45: Passageiros Internacionais (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-46: Taxa de crescimento% - passageiros internacionais (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

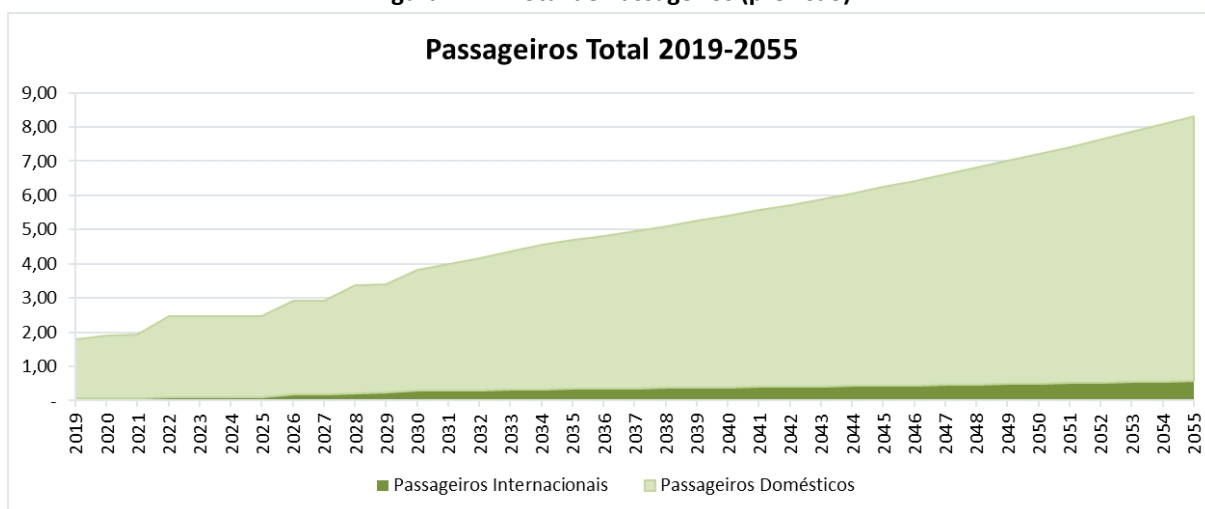
2.6.1.3 Total de Passageiros

Tabela 2-42: Total de Passageiros (previsão)

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Passageiros Domésticos	4,3%	1,72	2,38	2,73	3,15	3,54	4,34	5,02	5,80	6,71	7,75
Passageiros Internacionais	6,0%	0,07	0,11	0,18	0,22	0,28	0,34	0,39	0,44	0,50	0,57
<b>Passageiros Total</b>	<b>4,4%</b>	<b>1,79</b>	<b>2,48</b>	<b>2,91</b>	<b>3,37</b>	<b>3,82</b>	<b>4,68</b>	<b>5,41</b>	<b>6,24</b>	<b>7,20</b>	<b>8,32</b>
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	0,2%	17,2%	15,7%	12,8%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

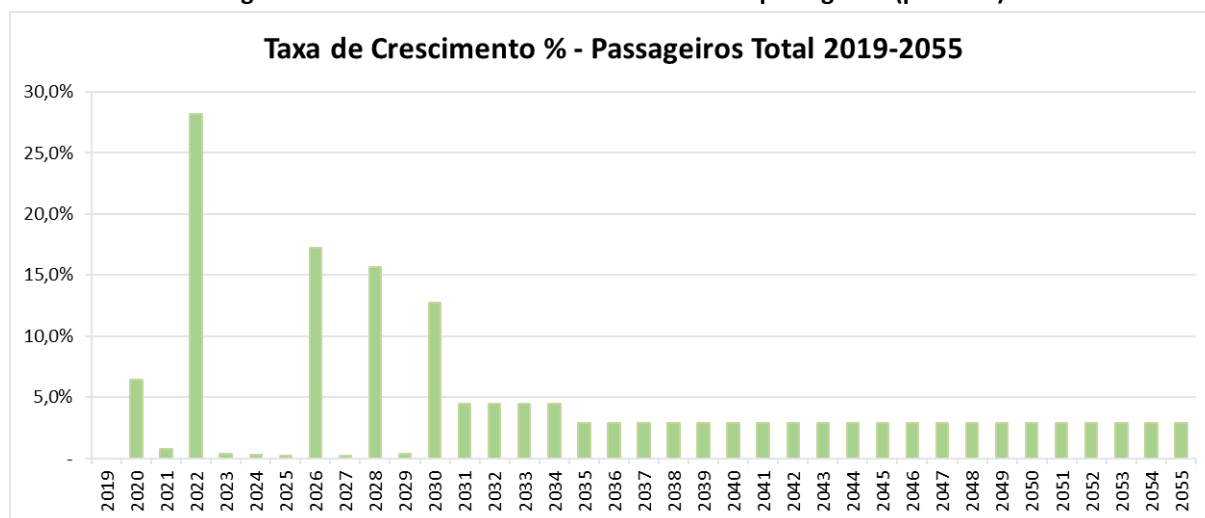
Figura 2-47: Total de Passageiros (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).



Figura 2-48: % De taxa de Crescimento - total de passageiros (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

## 2.6.2 Previsão de Carga

O volume de carga existente está em um nível baixo, com cerca de 0,45 kg por passageiro. Durante o curso da avaliação de mercado, não foram identificadas informações de que a carga terá uma importância maior para a Porto Seguro. Portanto, supõe-se que as taxas de crescimento da carga doméstica estejam alinhadas com a taxa de crescimento dos passageiros domésticos. Nenhum desenvolvimento internacional de carga foi levado em consideração.

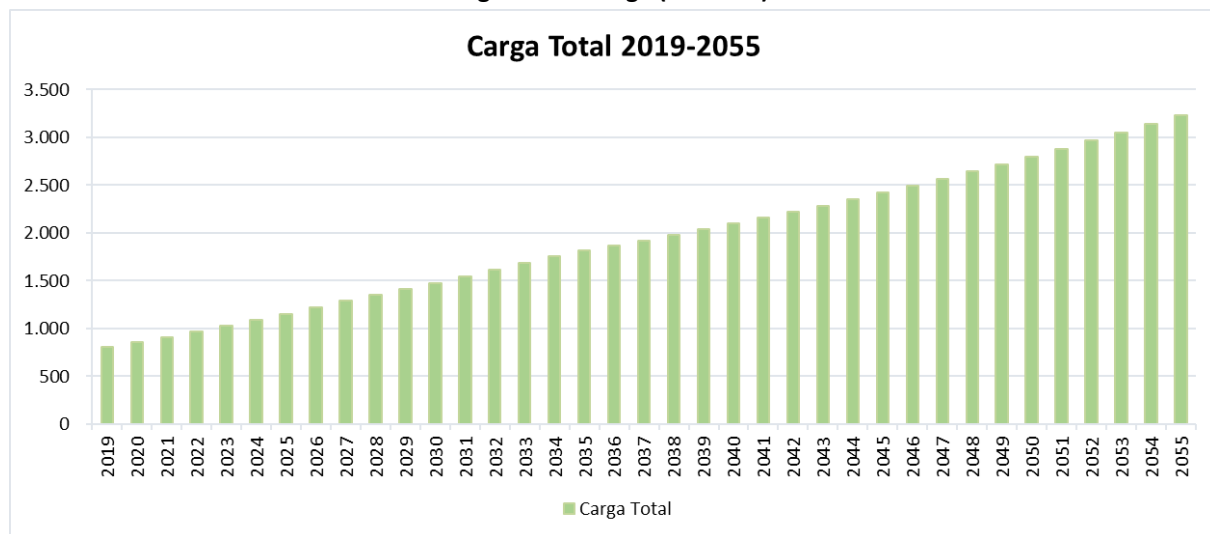
A previsão de carga mostra os seguintes volumes totais:

Tabela 2-43: Carga (Previsão)

em Toneladas	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
<b>Carga Total</b>	3,9%	812	1.150	1.219	1.351	1.476	1.813	2.095	2.422	2.799	3.235
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	6,0%	6,0%	4,5%	4,5%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura2-49: Carga (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 2.6.3 Previsão de Movimento da Aeronave

Para o período de 2019 até 2030, as estimativas dos movimentos de aeronaves de passageiros são baseadas em uma previsão de horário de voo. Desde o ano 2030 até o final do período de concessão (2055), os movimentos foram derivados do volume esperado de passageiros.

Os movimentos de aeronaves de passageiros são determinados indiretamente a partir do fator de passageiros por cada movimento de aeronave e segmentados de acordo com uma combinação de tipos de aeronaves, de acordo com as estatísticas publicadas e de acordo com o Código de Referência Aeroportuária da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO)

No cálculo dos movimentos anuais da aeronave do tráfego programado, foi assumido que o número médio de passageiros por movimento aumentaria continuamente.

Os tipos de aeronaves atualmente usados para voos domésticos são aeronaves do código C, na variação de E195 a A321. Durante o período de planejamento do projeto, esperávamos um fator de carga médio para movimentos de aeronaves domésticas de aproximadamente 87% até um máximo de 90% que será atingido no ano de 2031 com uma média de 140,4 passageiros por voo. Supõe-se que a variação de aeronaves seja mais ou menos estável, com uma média máxima de 150,0 passageiros por voo, que será atingida no ano 2045.

Com base em nossa presunção, a futura variedade de frotas não diferirá significativamente em comparação ao status atual. Boeing 737-800 e Airbus 321 foram determinados como aeronaves de design futuro.

Basicamente, assumiu-se que, no caso de atingir o fator de carga máximo, voos adicionais serão oferecidos pelas companhias aéreas sem mudar para um tamanho maior de aeronave.

Durante o período de planejamento do projeto, esperávamos um fator de carga médio para movimentos internacionais de aeronaves de aproximadamente 77% até um máximo de 90% que será atingido no ano de 2041 com uma média de 150,1 passageiros por voo.

Supõe-se que toda a carga do BPS seja transportada em aeronaves de passageiros. Portanto, não estão previstos movimentos de aeronaves de carga. O aumento dos movimentos gerais da aviação e de outros movimentos (por exemplo, policiais, militares etc.) foi planejado levando em consideração o atual desenvolvimento e volume.

A tabela abaixo mostra o desenvolvimento previsto dos movimentos das aeronaves:

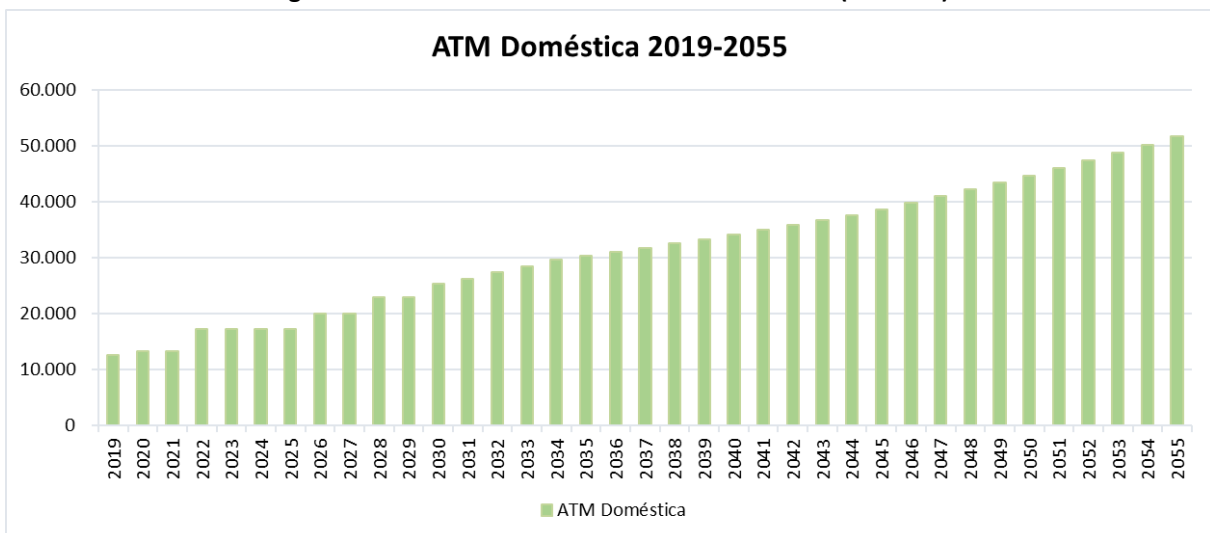
### 2.6.3.1 Movimentos de Aeronaves Domésticas

**Tabela 2-44: Movimentos de aeronaves domésticas (Previsão)**

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
<b>ATM Doméstica</b>	4,0%	12.668	17.296	20.104	23.016	25.304	30.321	34.182	38.685	44.713	51.680
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	-	16,2%	14,5%	9,9%	2,4%	2,4%	2,8%	2,9%	2,9%

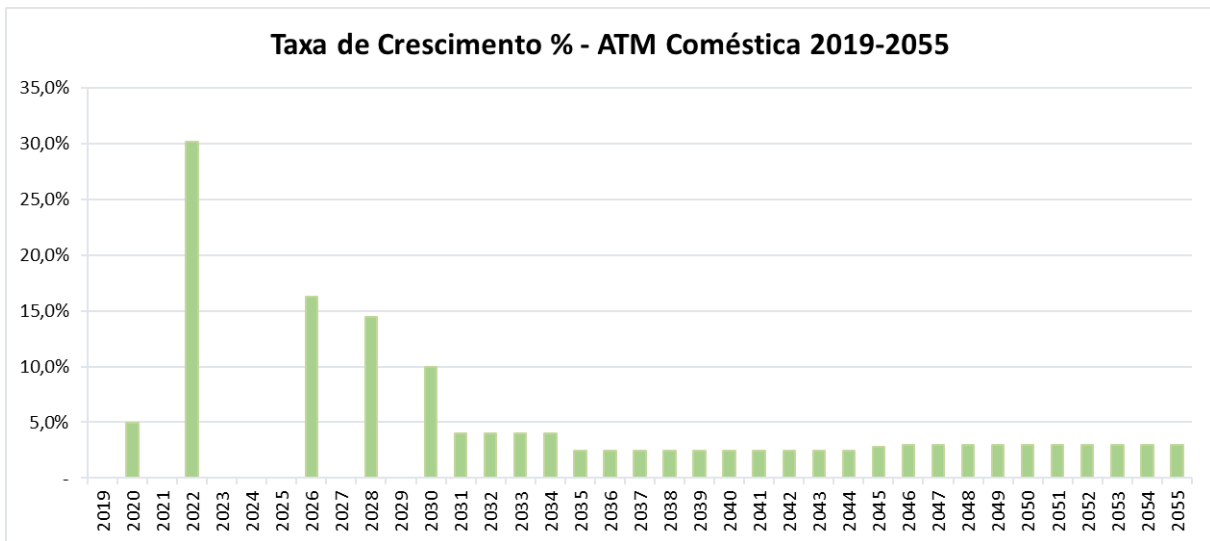
Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Figura 2-50: Movimentos de aeronaves domésticas (Previsão)**



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-51: % de Taxa de Crescimento- Movimentos de aeronaves domésticas (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

2.6.3.2 Movimentos internacionais de aeronaves

Tabela 2-45: Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão)

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
<b>ATM Internacional</b>	5,6%	532	736	1.264	1.576	1.992	2.299	2.558	2.902	3.293	3.736
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	-	71,7%	24,7%	26,4%	1,8%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%

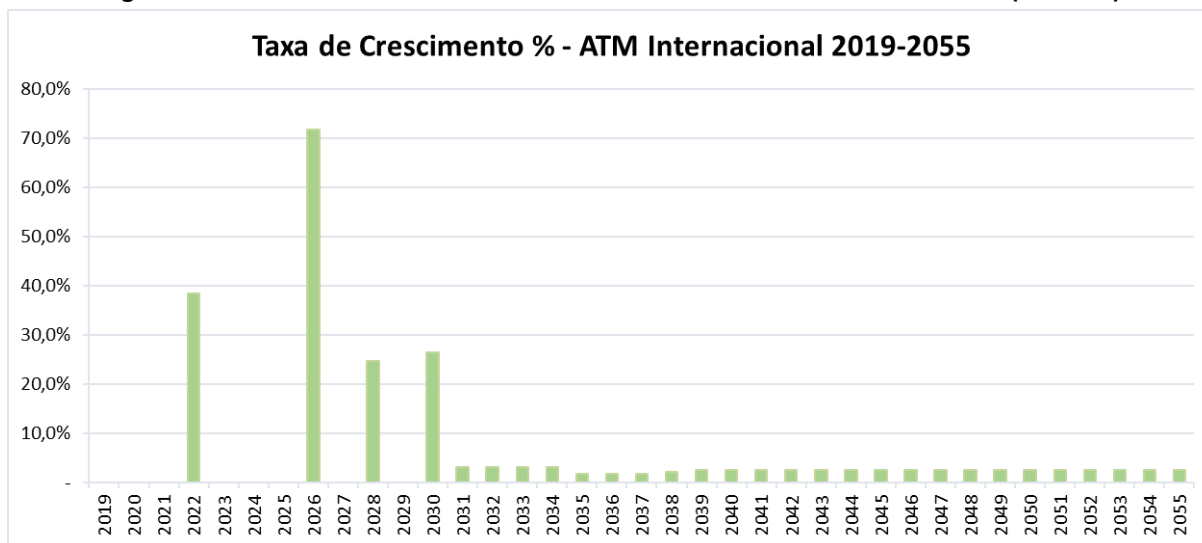
Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-52: Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-53: % de Taxa de crescimento - Movimentos internacionais de aeronaves (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

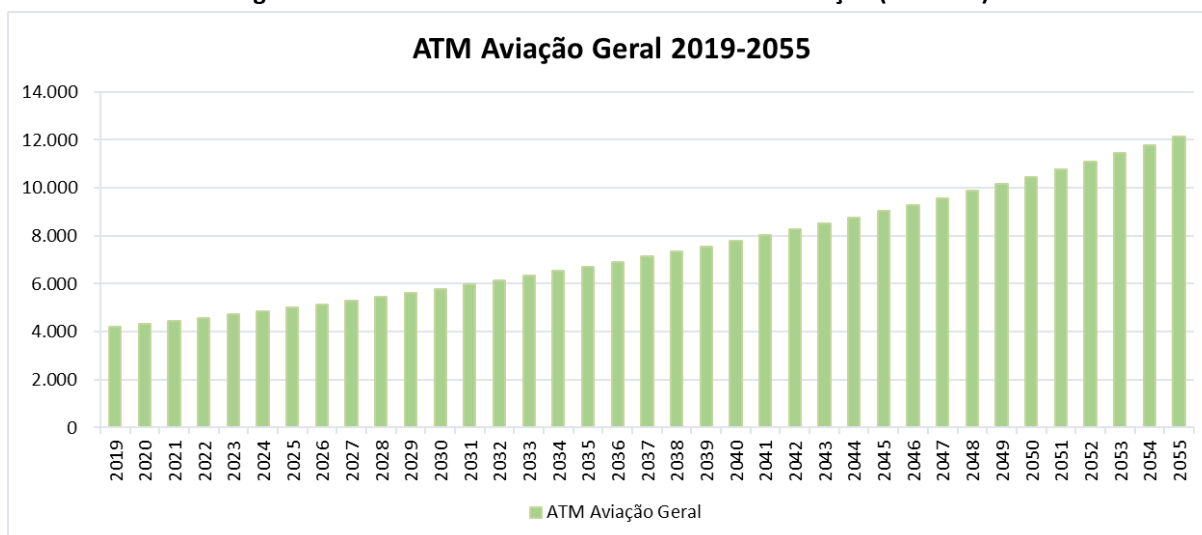
2.6.3.3 Movimentos Gerais de Aeronaves de Aviação

Tabela 2-46: Movimentos Gerais de Aeronaves de Aviação (Previsão)

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
<b>ATM Aviação Geral</b>	3,0%	4.186	4.998	5.148	5.462	5.794	6.717	7.787	9.027	10.465	12.132
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-54: Movimentos Gerais de Aeronaves de Aviação (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

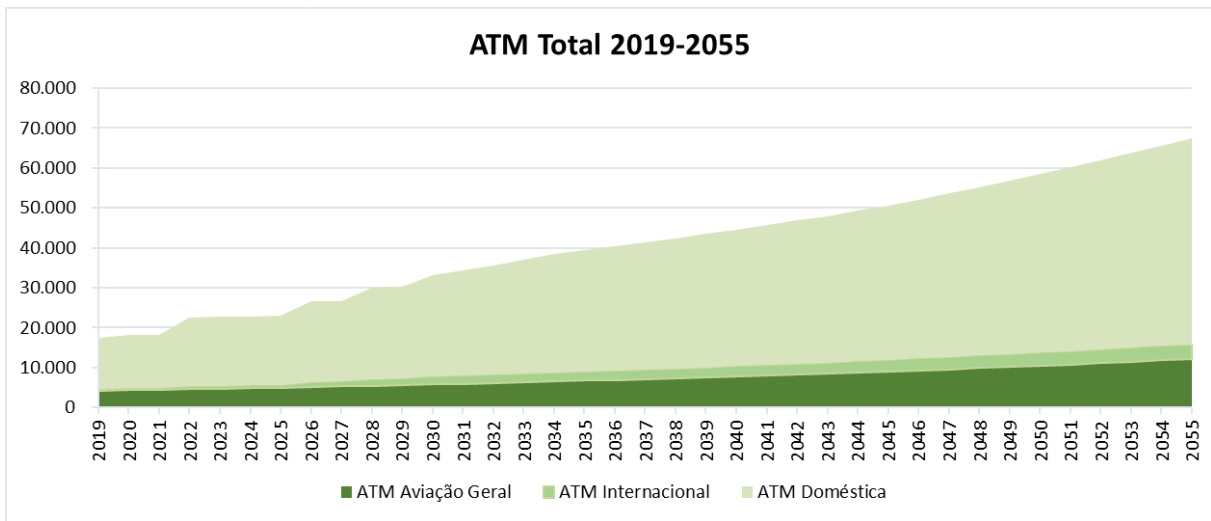
2.6.3.4 Total Aircraft Movements

Tabela 2-47: Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão)

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
ATM Doméstica	4,0%	12.668	17.296	20.104	23.016	25.304	30.321	34.182	38.685	44.713	51.680
ATM Internacional	5,6%	532	736	1.264	1.576	1.992	2.299	2.558	2.902	3.293	3.736
ATM Aviação Geral	3,0%	4.186	4.998	5.148	5.462	5.794	6.717	7.787	9.027	10.465	12.132
<b>ATM Total</b>	<b>3,8%</b>	<b>17.386</b>	<b>23.030</b>	<b>26.516</b>	<b>30.054</b>	<b>33.090</b>	<b>39.337</b>	<b>44.528</b>	<b>50.615</b>	<b>58.471</b>	<b>67.548</b>
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	0,6%	15,1%	12,7%	9,5%	2,5%	2,5%	2,8%	2,9%	2,9%

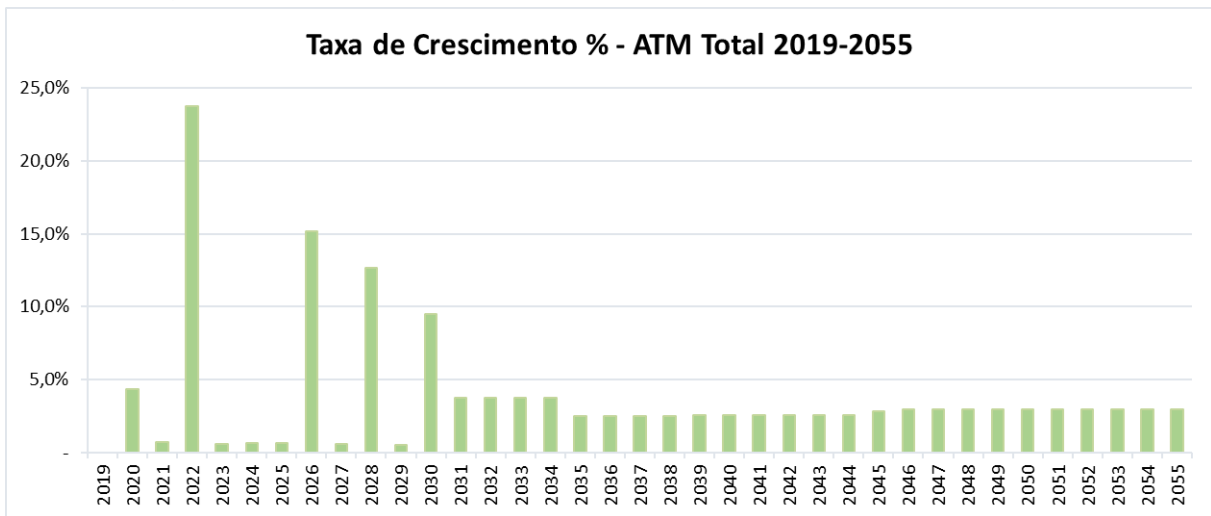
Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-55: Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-56: Taxa de Crescimento % - Total de Movimentos de Aeronaves (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

## 2.6.4 Parâmetros de Planejamento Secundário

Os valores secundários do prognóstico são obtidos de clientes que não voam no aeroporto (incluindo atendentes e recepcionistas, visitantes do aeroporto, funcionários do aeroporto).

Meeters & Greeters: ou seja, os usuários do aeroporto que acompanham ou encontram passageiros no aeroporto sem serem eles próprios usam predominantemente as áreas públicas do aeroporto. Portanto, são apenas usuários ou clientes de áreas específicas de aeroportos comerciais. As previsões referentes à "Meeters & Greeters" estão, no entanto, intimamente ligadas ao desenvolvimento do número de passageiros. Utilizando o fluxo típico de passageiros de origem e como ponto de partida, os Meeters e Greeters podem ser obtidos determinando os "Meeters e Greeters por passageiro que chega / sai".

Dependendo do segmento específico de passageiros, foi assumida uma relação de Meeters/Greeters por passageiro.

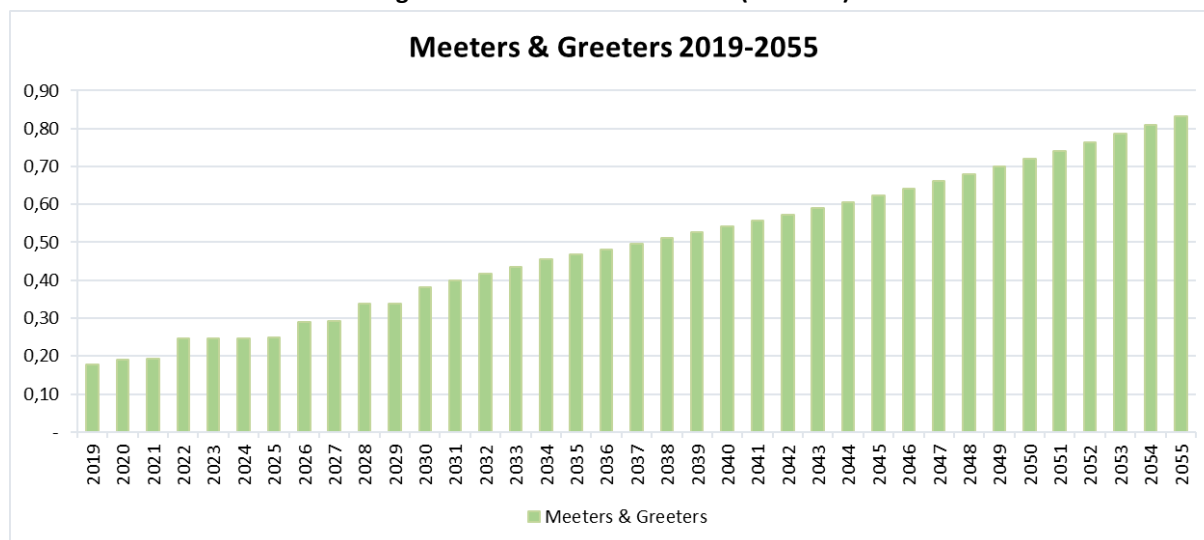
A tabela a seguir mostra o desenvolvimento dos "meeters & greeters":

**Tabela 2-48: Meeters & Greeters (Previsão)**

em Milhões	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
<b>Meeters &amp; Greeters</b>	4,4%	0,18	0,25	0,29	0,34	0,38	0,47	0,54	0,62	0,72	0,83
<b>Taxa de Crescimento %</b>		-	0,2%	17,2%	15,7%	12,8%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Figura 2-57: Meeters & Greeters (Previsão)**



Fonte: Munich Airport International (MAI).

Visitantes do aeroporto: o prognóstico para os visitantes do aeroporto leva em consideração o número anual de visitantes particulares e o número anual de visitantes de negócios ao aeroporto (clientes, fornecedores, autoridades, etc.). As estimativas de visitantes do aeroporto foram derivadas do desenvolvimento das unidades de carga de trabalho.

A tabela a seguir mostra o desenvolvimento dos visitantes do aeroporto:

Tabela 2-49: Visitantes do Aeroporto (previsão)

em Milhões	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Visitantes	4,4%	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08
Taxa de Crescimento %		-	0,2%	17,2%	15,6%	12,7%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Figura 2-58: Visitantes do aeroporto (previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Funcionários Localizados no Aeroporto:** As pessoas empregadas consistem em trabalhadores empregados pela própria companhia aeroportuária e em pessoas empregadas em outras empresas localizadas diretamente na área do aeroporto. O prognóstico para as pessoas empregadas por outras empresas baseia-se no fator de referência das Unidades de Carga de Trabalho (WLU) por funcionário do aeroporto, na forma de comparações de benchmarks de aeroportos (1 WLU é igual a 1 passageiro ou 100 kg de carga).

A tabela a seguir mostra o desenvolvimento dos funcionários localizados no aeroporto:

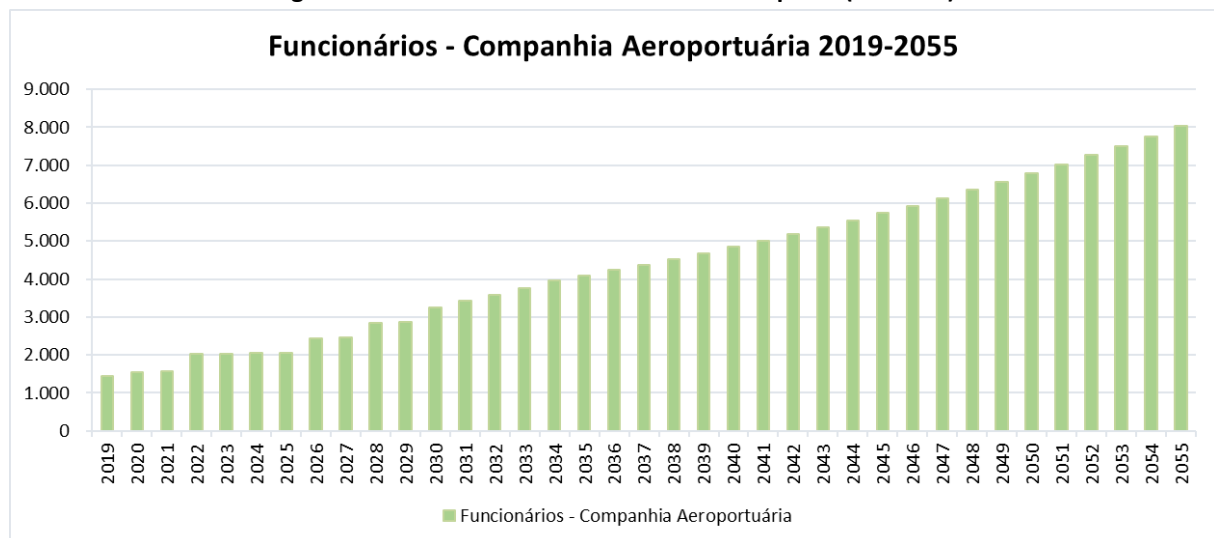
Tabela 2-50: Funcionários Localizados no Aeroporto (Previsão)

	2019-2055	2019	2025	2026	2028	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Funcionários - Companhia Aeroportuária											
	4,9%	1.446	2.066	2.433	2.849	3.257	4.095	4.846	5.735	6.788	8.034
Taxa de Crescimento %		-	0,7%	17,8%	16,2%	13,3%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%

Fonte: Munich Airport International (MAI).



Figura 2-59: Funcionários Localizados no Aeroporto (Previsão)



Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Divisão Modal:** As projeções para os modos de transporte (carro particular, táxi, ônibus, ônibus público, trem etc.) usadas pelos grupos individuais de clientes para viajar de e para o aeroporto são integradas como parte do modelo de planejamento. No modelo de prognóstico, os planos são computados da ligação terrestre por meio de transporte usado pelos grupos de clientes individuais para viajar de e para o aeroporto. Para viajar para o aeroporto, carros particulares, táxis, aluguel de carros e transporte público (por exemplo, ônibus) são usados.

Essencialmente, diferencia-se entre os grupos de clientes "clientes do terminal" e "funcionários do aeroporto". Os clientes do terminal são os passageiros que chegam e partem em terra, assim como os Meeters & Greeters, e apenas visitantes do aeroporto. Os funcionários do aeroporto são os funcionários do aeroporto e todos os funcionários das empresas localizadas no aeroporto. Os funcionários do aeroporto costumam usar transporte público de e para o aeroporto.

Os resultados da divisão modal para transporte são a base para o dimensionamento necessário de estacionamentos, estradas de acesso e terminais etc.

Tabela 2-51: Divisão Modal

Ano	Transp. Particular	Carro Particular	Embarque Desembar.	Carros de Aluguel	Ônibus/ Ônibus Traslado	Transp. Público	Taxi	Transp. Público Ônibus
2019	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-
2020	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-
2021	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-
2022	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-
2023	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-
2024	85,0%	10,0%	15,0%	15,0%	60,0%	15,0%	100,0%	-

Ano	Transp. Particular	Carro Particular	Embarque Desembar.	Carros de Aluguel	Ônibus/ Ônibus Traslado	Transp. Público	Taxi	Transp. Publico Ônibus
2025	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	100,0%	-
2026	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	100,0%	-
2027	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	100,0%	-
2028	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	100,0%	-
2029	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	100,0%	-
2030	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	95,0%	5,0%
2031	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	95,0%	5,0%
2032	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	95,0%	5,0%
2033	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	95,0%	5,0%
2034	85,0%	15,0%	10,0%	20,0%	55,0%	15,0%	95,0%	5,0%
2035	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2036	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2037	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2038	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2039	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2040	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2041	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2042	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2043	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2044	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	95,0%	5,0%
2045	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2046	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2047	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2048	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2049	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2050	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2051	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2052	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%

Ano	Transp. Particular	Carro Particular	Embarque Desembar.	Carros de Aluguel	Ônibus/ Ônibus Traslado	Transp. Público	Taxi	Transp. Público Ônibus
2053	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2054	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%
2055	80,0%	15,0%	10,0%	25,0%	50,0%	20,0%	90,0%	10,0%

Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 2.6.5 Previsão Horário de Pico

Ao calcular as capacidades necessárias de várias instalações aeroportuárias e os recursos necessários, o “Prognóstico de pico de tráfego”, respectivamente, a hora de pico é o parâmetro determinante. Para o período de curto e médio prazo até o ano de 2030, a previsão da hora de ponta para movimentos de passageiros e aeronaves de passageiros foi estimada com base em um cronograma de voo detalhado.

Em consequência adicional, o desenvolvimento do horário de pico foi derivado do crescimento do volume de passageiros. Supunha-se que o horário de pico aumentasse e ainda de uma forma desproporcional.

### 2.6.6 Resumo dos Números de Previsão de Tráfego

As tabelas abaixo mostram os resultados das abordagens combinadas de cima para baixo e de baixo para cima descritas anteriormente para o cenário Base do Consórcio.

**Tabela 2-52: Previsão de Passageiros (2019-2055)**

Ano	Doméstico	Internacional	Total	Aviação Geral
2019	1.720.319	70.499	1.790.818	2.228
2020	1.833.706	71.750	1.905.456	2.295
2021	1.846.662	73.000	1.919.663	2.364
2022	2.359.381	101.101	2.460.482	2.435
2023	2.366.524	102.804	2.469.328	2.508
2024	2.372.302	104.507	2.476.809	2.583
2025	2.376.554	105.784	2.482.339	2.660
2026	2.732.005	178.119	2.910.124	2.740
2027	2.736.774	180.293	2.917.067	2.822
2028	3.150.861	223.580	3.374.441	2.907
2029	3.160.304	226.693	3.386.997	2.994
2030	3.535.735	284.005	3.819.740	3.084

Ano	Doméstico	Internacional	Total	Aviação Geral
2031	3.695.571	295.247	3.990.819	3.177
2032	3.862.633	306.936	4.169.569	3.272
2033	4.037.248	319.088	4.356.335	3.370
2034	4.219.755	331.722	4.551.477	3.471
2035	4.343.748	340.259	4.684.007	3.575
2036	4.471.385	349.017	4.820.401	3.682
2037	4.602.771	358.000	4.960.771	3.793
2038	4.738.019	367.204	5.105.222	3.907
2039	4.877.240	376.644	5.253.884	4.024
2040	5.020.552	386.328	5.406.880	4.145
2041	5.168.076	396.261	5.564.337	4.269
2042	5.319.934	406.449	5.726.384	4.397
2043	5.476.254	416.900	5.893.155	4.529
2044	5.637.168	427.620	6.064.789	4.665
2045	5.802.810	438.616	6.241.427	4.805
2046	5.973.319	449.896	6.423.215	4.949
2047	6.148.839	461.465	6.610.304	5.097
2048	6.329.516	473.333	6.802.848	5.250
2049	6.515.501	485.506	7.001.007	5.408
2050	6.706.952	497.992	7.204.944	5.570
2051	6.904.029	510.800	7.414.829	5.737
2052	7.106.896	523.938	7.630.834	5.909
2053	7.315.724	537.414	7.853.138	6.087
2054	7.530.689	551.237	8.081.926	6.269
2055	7.751.970	565.416	8.317.386	6.457

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Tabela 2-53: Previsão de Carga Doméstica (2019-2055)**

Ano	Entrada	Saída	Total
2019	400	411	812
2020	424	436	860
2021	449	462	912
2022	476	490	966
2023	505	519	1.024
2024	535	550	1.085
2025	567	583	1.150
2026	601	618	1.219
2027	637	655	1.292
2028	666	685	1.351
2029	696	716	1.412
2030	728	748	1.476
2031	760	782	1.542
2032	795	817	1.612
2033	831	854	1.685
2034	868	893	1.761
2035	894	919	1.813
2036	920	946	1.866
2037	947	974	1.921
2038	975	1.002	1.977
2039	1.004	1.032	2.036
2040	1.033	1.062	2.095
2041	1.063	1.093	2.157
2042	1.095	1.126	2.220
2043	1.127	1.159	2.286
2044	1.160	1.193	2.353
2045	1.194	1.228	2.422
2046	1.229	1.264	2.493
2047	1.265	1.301	2.566
2048	1.302	1.339	2.642

Ano	Entrada	Saída	Total
2049	1.341	1.378	2.719
2050	1.380	1.419	2.799
2051	1.421	1.461	2.881
2052	1.462	1.504	2.966
2053	1.505	1.548	3.053
2054	1.550	1.593	3.143
2055	1.595	1.640	3.235

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Tabela 2-54: ATM por Código de Aeronave (2019-2055)**

Ano	Código A	Código B	Código C	Código D	Código E	Código F	Total
2019	4.186	-	13.200	-	-	-	17.386
2020	4.311	-	13.824	-	-	-	18.135
2021	4.441	-	13.824	-	-	-	18.265
2022	4.574	-	18.032	-	-	-	22.606
2023	4.711	-	18.032	-	-	-	22.743
2024	4.853	-	18.032	-	-	-	22.885
2025	4.998	-	18.032	-	-	-	23.030
2026	5.148	-	21.328	-	40	-	26.516
2027	5.303	-	21.328	-	40	-	26.671
2028	5.462	-	24.552	-	40	-	30.054
2029	5.626	-	24.552	-	40	-	30.218
2030	5.794	-	27.256	-	40	-	33.090
2031	5.968	-	28.330	-	41	-	34.340
2032	6.147	-	29.447	-	43	-	35.637
2033	6.332	-	30.609	-	44	-	36.984
2034	6.522	-	31.816	-	45	-	38.382
2035	6.717	-	32.574	-	46	-	39.337
2036	6.919	-	33.350	-	47	-	40.316
2037	7.126	-	34.145	-	48	-	41.319
2038	7.340	-	34.966	-	49	-	42.354

Ano	Código A	Código B	Código C	Código D	Código E	Código F	Total
2039	7.560	-	35.817	-	50	-	43.427
2040	7.787	-	36.690	-	50	-	44.528
2041	8.021	-	37.584	-	51	-	45.656
2042	8.261	-	38.499	-	52	-	46.813
2043	8.509	-	39.437	-	53	-	48.000
2044	8.764	-	40.398	-	54	-	49.217
2045	9.027	-	41.533	-	55	-	50.615
2046	9.298	-	42.743	-	56	-	52.097
2047	9.577	-	43.988	-	57	-	53.622
2048	9.864	-	45.269	-	58	-	55.192
2049	10.160	-	46.588	-	59	-	56.808
2050	10.465	-	47.946	-	60	-	58.471
2051	10.779	-	49.343	-	61	-	60.183
2052	11.102	-	50.780	-	63	-	61.945
2053	11.436	-	52.260	-	64	-	63.759
2054	11.779	-	53.783	-	65	-	65.626
2055	12.132	-	55.350	-	66	-	67.548

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Tabela 2-55: Total MTOW (2019-2055)**

Ano	Doméstico	Internacional
2019	431.795	21.018
2020	456.131	21.018
2021	456.131	21.018
2022	586.447	29.047
2023	586.447	29.047
2024	586.447	29.047
2025	586.447	29.047
2026	675.672	52.812
2027	675.672	52.812
2028	779.846	65.086

Ano	Doméstico	Internacional
2029	779.846	65.086
2030	875.301	81.521
2031	910.318	84.117
2032	946.736	86.796
2033	984.611	89.561
2034	1.024.001	92.414
2035	1.048.846	94.087
2036	1.074.294	95.790
2037	1.100.359	97.524
2038	1.127.057	99.532
2039	1.154.402	102.049
2040	1.182.411	104.629
2041	1.211.099	107.275
2042	1.240.484	109.989
2043	1.270.581	112.772
2044	1.301.409	115.625
2045	1.338.182	118.551
2046	1.377.503	121.552
2047	1.417.979	124.628
2048	1.459.645	127.784
2049	1.502.535	131.019
2050	1.546.685	134.337
2051	1.592.133	137.740
2052	1.638.916	141.229
2053	1.687.074	144.807
2054	1.736.647	148.476
2055	1.787.676	152.239

Fonte: Munich Airport International (MAI).



### 3 AVALIAÇÃO DE RECEITAS

Os capítulos a seguir contêm a descrição do planejamento de receita para o existente e o novo Aeroporto de Porto Seguro.

#### 3.1 Metodologia de Projeção

O planejamento das operações aeroportuárias abrange o planejamento operacional das atividades comerciais do Aeroporto de Porto Seguro existente e do Novo Aeroporto da Costa do Descobrimento e as receitas operacionais e despesas operacionais resultantes (OPEX).

Para avaliar as diferentes oportunidades de projeto do ponto de vista comercial, foi fornecido um “Modelo de Plano de Negócios Operacional” orientado por benchmark que interconecta logicamente todos os aspectos de seus negócios. É um modelo que captura as inter-relações funcionais de processos durante um projeto de desenvolvimento aeroportuário. Possui uma estrutura modular e consiste em uma rede interativa de elementos. Os principais cálculos compreendem o cálculo de receitas e OPEX.

O modelo foi baseado na estrutura do projeto, na previsão de tráfego e no conceito de desenvolvimento técnico. O sistema de modelos foi construído, usando as informações obtidas através das conclusões de nossas pesquisas e complementadas por conhecimentos especializados do setor. Além das conclusões, foram feitas suposições sobre nossos melhores conhecimentos e expectativas sobre o desenvolvimento da BPS, bem como o desenvolvimento das condições e parâmetros econômicos gerais.

O modelo foi construído no MS Excel de acordo com as práticas atuais do setor. O foco é fornecer resultados limitados ao nível de EBITDA.

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 regulamentadas da aviação (receitas tarifárias) são baseadas nos regulamentos tarifários disponíveis. O planejamento de receitas não regulamentadas (receitas não tarifárias) é impulsionado principalmente por dados de referência de projetos aeroportuários internacionais comparáveis. Para o planejamento do aeroporto existente, foram adotadas diferentes premissas quanto às projeções de receita do novo aeroporto.

A tabela a seguir fornece uma visão geral sobre a abordagem e a metodologia que foram usadas para executar as projeções de receita operacional:

Tabela 3-1: Principais Abordagem de Planejamento (Receitas)

Principais componentes de planejamento	Principal Abordagem
Receitas da Aviação (regulamentadas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os cálculos dos encargos regulados foram calculados de acordo com os regulamentos tarifários da SINART e INRAERO.</li> </ul>
Receitas da Aviação (não regulamentadas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>As estimativas são baseadas principalmente em índices de referência de aeroportos comparáveis, combinados com a experiência da MAI.</li> </ul>
Receitas não relacionadas à Aviação (Terminal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>As estimativas são baseadas no Conceito Comercial e nos benchmarks brasileiros resultantes, adaptados ao contexto baiano.</li> </ul>
Receitas não relacionadas à Aviação (fora do terminal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>As projeções para unidades de negócios específicas são baseadas no conceito de desenvolvimento técnico e em dados de benchmark em relação aos preços dos arrendamentos terrestres relacionados ao metro quadrado.</li> </ul>

Fonte: Munich Airport International (MAI).

Vale ressaltar que, durante o andamento da 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. Como consequência, várias suposições foram feitas para fornecer as estimativas de receita.

Para fins do planejamento operacional, diferentes índices de inflação foram utilizados para a indexação dos componentes da receita. Todos os dados macroeconômicos para estimativas de resultados operacionais foram retirados das projeções da Oxford Economics. O Consórcio escolheu esta fonte por ser a mais confiável, considerando o cenário econômico global e suas expectativas.

### 3.2 3.2 Atributos do Modelo e Presunções Principais de Tempo

O Modelo de Plano de Negócios Operacional é construído em períodos anuais, com base em anos comerciais. Cada um desses períodos anuais é representado por uma coluna no modelo e identificado pelas datas na parte superior dessa coluna. Todas as transações realizadas entre o primeiro e o último dia de um período são mostradas na mesma coluna.

A tabela a seguir descreve os principais atributos do modelo e as suposições da linha do tempo:

**Tabela 3-2: Atributos do modelo & datas principais**

Item	Descrição
<b>Formato da Aplicação:</b>	MS Excel
<b>Idioma:</b>	Português
<b>Moeda:</b>	Real (R\$)
<b>Período:</b>	Base Anual
<b>Base de Dados Macroeconômicos:</b>	Oxford Economics
<b>Assumir o Controle Aeroporto BPS Existente:</b>	01.01.2021
<b>Fim da operação Aeroporto BPS Existente:</b>	31.12.2025
<b>CAPEX Fase 1:</b>	2021 - 2025
<b>CAPEX Fase 2:</b>	2029 - 2032
<b>CAPEX Fase 3:</b>	2039 - 2042
<b>Início da Operação Novo Aeroporto de BPS:</b>	01.01.2026
<b>Fim do Período da Concessão:</b>	31.12.2055

Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 3.3 Projeção de Receitas Tarifárias

#### 3.3.1 Receitas Aeroportuárias (Receitas Reguladas pela Aviação)

As receitas aeroportuárias são derivadas de taxas aeroportuárias correspondentes às atividades envolvidas em operações de aeronaves e passageiros. Há uma diferenciação entre as receitas da aviação regulamentada (regulamentos de tarifas e preços aprovados pelo governo) e as receitas da aviação não regulamentada.

A Previsão de Tráfego formou a base para o planejamento das tarifas reguladas de aviação. Os cálculos dos encargos regulados foram calculados de acordo com os regulamentos tarifários do SINART e INRAERO. A evolução anual dos preços das tarifas reguladas de aviação é baseada no Índice de Preços ao Consumidor Brasileiro.

A tabela abaixo fornece uma visão geral sobre o método de cálculo das receitas de aviação regulamentadas:

**Tabela 3-3: Receitas Aeroportuárias (Fatores Principais)**

Item	Fatores#1	Fatores #2
Taxa de Passageiros (doméstico)	Partinda PAX (dom)	Regulamentos Tarifários SINART&INFRAERO
Taxa de Passageiros (internacional)	Partinda PAX (inter)	
Taxa de Aterrissagem (doméstico)	MTOW (dom)	
Taxa de Aterrissagem ((internacional)	MTOW (inter)	
Taxa de Aterrissagem (Aviação Geral)	Aviação Geral Voos	
Taxa de Estacionamento de Aeronaves (doméstico)	MTOW (dom)	
Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional)	MTOW (inter)	
Taxa de Estacionamento de Aeronaves (Aviação Geral)	Aviação Geral Voos	

Fonte: Regulação Tarifária.

Até o início da operação do Novo Aeroporto de Porto Seguro, uma mudança do grupo tarifário de 2 para o grupo 1 foi assumida.

Para o aeroporto BPS **existente**, os seguintes parâmetros de planejamento foram determinados:

**Tabela 3-4: Taxa de Passageiro (doméstico)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Passageiro (doméstico)
<b>Preço em Real:</b>	25,89
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020 (CPI Brazil)
<b>Fatores Principais:</b>	Partida de Passageiros Domésticos
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

**Tabela 3-5: Taxa de Passageiro (internacional)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Passageiro (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	103,45
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Partida de Passageiros Internacional
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

**Tabela 3-6: Taxa de Desembarque (doméstico)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Desembarque (doméstico)
<b>Preço em Real:</b>	8,49
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW doméstico
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

**Tabela 3-7: Taxa de Desembarque (internacional)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Desembarque (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	24,98
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW internacional
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

**Tabela 3-8: Taxa de Aterragem (aviação geral)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Aterragem (aviação geral)
<b>Preço em Real:</b>	341,12
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Voos para Aviação Geral
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

**Tabela 3-9: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (doméstico)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Estacionamento de Aeronaves (doméstico)
<b>Preço em Real:</b>	1,6612
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW Doméstico Duração Média no Estacionamento
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

Tabela 3-10: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	5,0043
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW internacional Duração Média no Estacionamento
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

Tabela 3-11: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral)
<b>Preço em Real:</b>	22,82
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Voos para Aviação Geral
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária SINART.

Para o novo aeroporto de BPS, os seguintes parâmetros de planejamento foram determinados:

**Tabela 3-12: Taxa de Passageiros (doméstico)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Passageiros (doméstico)
<b>Preço em Real:</b>	32,95
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020 (CPI Brazil)
<b>Fatores Principais:</b>	Partida de passageiros domésticos
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

**Tabela 3-13: Taxa de Passageiros (internacional)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Passageiros (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	115,82
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Partida de Passageiros Internacionais
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

**Tabela 3-14: Taxa de Aterrissagem (doméstico)**

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Aterrissagem (doméstico)
<b>Preço em Real:</b>	10,32
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW doméstico
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.



Tabela 3-15: Taxa de Aterrissagem (internacional)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Aterrissagem (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	27,51
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW internacional
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

Tabela 3-16: Taxa de Aterrissagem (aviação geral)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Aterrissagem (aviação geral)
<b>Preço em Real:</b>	414,81
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Voos para Aviação Geral
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

Tabela 3-17: Taxa de estacionamento de aeronaves (doméstico)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de estacionamento de aeronaves (domestico)
<b>Preço em Real:</b>	2,0351
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW doméstico Duração Média no Estacionamento
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

Tabela 3-18: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (internacional)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de estacionamento de aeronaves (internacional)
<b>Preço em Real:</b>	5,4820
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	MTOW internacional Duração Média no Estacionamento
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

Tabela 3-19: Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral)

Item	Descrição
<b>Descrição Breve:</b>	Taxa de Estacionamento de Aeronaves (aviação geral)
<b>Preço em Real:</b>	27,93
<b>Base de preço:</b>	2019
<b>Primeiro ano de Indexação:</b>	2020
<b>Fatores Principais:</b>	Voos para Aviação Geral
<b>Fonte:</b>	Regulamento Tarifário de Sinart (01/2019) Categoria 2 do Aeroporto

Fonte: Regulação Tarifária INFRAERO.

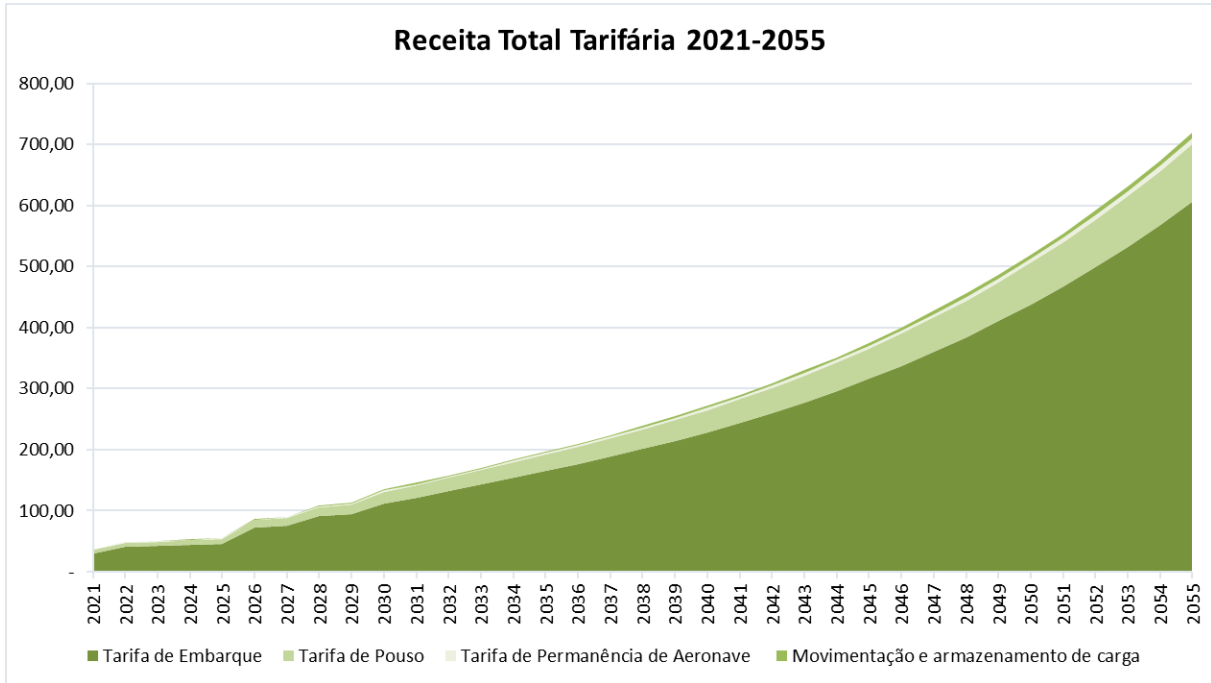
### 3.3.2 Receitas de Movimentação de Armazém de Carga e Armazenamento

As receitas de movimentação de Armazem de carga e armazenamento são baseadas em dados de referência de aeroportos comparáveis.

### 3.3.3 Receita Tarifária Total

O gráfico a seguir ilustra o desenvolvimento das projeções de receita tarifária:

**Figura 3-1: Receitas Tarifárias**



Fonte: Munich Airport International (MAI).

A tabela abaixo mostra as projeções de receita tarifária para o período de 2021 a 2055 em Mio BRL:

**Tabela 3-20: Receitas Tarifárias**

Ano	Tarifa de Passageiros	Tarifa de Pouso	Tarifa de Estadia de Aeronaves	Movimentação e Armazenamento de Armazém de Carga	Receitas Tarifárias
2021	29,89	5,57	0,52	0,74	36,72
2022	40,08	7,27	0,69	0,82	48,85
2023	41,79	7,57	0,71	0,90	50,97
2024	43,56	7,88	0,74	0,99	53,16
2025	45,34	8,20	0,77	1,09	55,40
2026	71,82	12,32	1,17	1,19	86,51
2027	74,79	12,83	1,22	1,31	90,15
2028	90,63	15,33	1,46	1,42	108,85
2029	94,51	15,95	1,52	1,54	113,54
2030	112,35	18,77	1,80	1,67	134,59
2031	121,69	20,20	1,94	1,82	145,65
2032	131,81	21,75	2,08	1,97	157,61
2033	142,77	23,41	2,24	2,13	170,56
2034	154,63	25,20	2,42	2,31	184,57
2035	165,02	26,77	2,57	2,47	196,83
2036	176,10	28,43	2,72	2,64	209,90
2037	187,93	30,20	2,89	2,82	223,85
2038	200,56	32,09	3,07	3,01	238,73
2039	214,03	34,12	3,27	3,22	254,64
2040	228,40	36,29	3,47	3,43	271,60
2041	243,75	38,59	3,69	3,67	289,70
2042	260,12	41,04	3,93	3,92	309,01
2043	277,60	43,64	4,18	4,18	329,60
2044	296,25	46,41	4,44	4,47	351,57
2045	316,15	49,50	4,74	4,77	375,15
2046	337,39	52,83	5,05	5,10	400,37

Ano	Tarifa de Passageiros	Tarifa de Pouso	Tarifa de Estadia de Aeronaves	Movimentação e Armazenamento de Armazém de Carga	Receitas Tarifárias
2047	360,06	56,38	5,39	5,44	427,28
2048	384,25	60,18	5,76	5,81	456,00
2049	410,07	64,23	6,15	6,21	486,65
2050	437,62	68,56	6,56	6,63	519,37
2051	467,03	73,17	7,00	7,08	554,29
2052	498,42	78,10	7,47	7,56	591,55
2053	531,91	83,36	7,97	8,08	631,32
2054	567,66	88,97	8,51	8,63	673,77
2055	605,81	94,97	9,08	9,21	719,07

Fonte: Munich Airport International (MAI).

### 3.4 Projeção de Receitas Não Tarifárias

Esta seção apresenta as projeções de receitas de atividades comerciais. De acordo com a estratégia comercial, haverá oportunidades para melhorar o desempenho comercial no futuro.

O planejamento de receita para receitas não tarifárias consiste nos seguintes elementos:

- Receitas da Aviação (não reguladas)
- Receitas não Relacionadas à Aviação (Terminal)
- Receitas não relacionadas à aviação (fora do terminal)

O progresso da receita comercial e a criação de novas oportunidades de receita são importantes para o desenvolvimento futuro do Novo Aeroporto de Porto Seguro.

As receitas não relacionadas à aviação se tornaram cada vez mais importantes para os aeroportos, pois o crescimento das mesmas pode permitir aos aeroportos gerar fundos para investimentos em infraestrutura e desenvolvimento. Consequentemente, as receitas não relacionadas à aviação são um componente vital na economia de um aeroporto. Os aumentos projetados nas receitas de atividades comerciais são tipicamente impulsionados por aumentos no volume de passageiros, melhorias no portfólio de produtos, exibição e apresentação do produto, penetração e exposição ao fluxo de passageiros e acordos contratuais.

Em linha com o conceito comercial, as diversas categorias de Receita Não Relacionadas a Aviação são baseadas principalmente em referências brasileiras, adaptadas ao contexto baiano.

#### 3.4.1 Receitas da aviação (não reguladas)

Essas receitas são baseadas principalmente na previsão de tráfego e no conceito estratégico. Os dados de referência de aeroportos comparáveis também foram levados em consideração. As projeções de receita não reguladas consistem nos seguintes principais elementos de receita:

- Receitas de Encargos de Combustível
- Receitas de Catering
- Receitas de Aluguéis de Balcão de check-in

A tabela abaixo fornece uma visão geral sobre o método de cálculo das Receitas Não Tarifárias:

**Tabela 3-21: Receitas de aviação não regulamentadas (Fatores Principais)**

Item	Driver #1	Driver #2
Abastecimento	Distância média dom & inter Consumo médio	Referencia de Dados
Comissaria	Partida PAX	Referencia de Dados
Balcão de Check-in	Partida PAX	Referencia de Dados

Fonte: Munich Airport International (MAI).

**Receitas de Encargos de Combustível:** O abastecimento de aeronaves será operado por uma empresa de abastecimento. As receitas de abastecimento de combustível foram calculadas com base em uma taxa de transferência baseada em dados de referência de projetos aeroportuários comparáveis.

**Receitas de Comissaria:** O serviço de Comissaria para Companhia Aérea será fornecida por um terceiro operador em uma base de concessão. As projeções das receitas dos serviços de comissaria são baseadas em dados de referência de projetos aeroportuários comparáveis.

**Receitas de Aluguel de Balcão de Check-in** As receitas de aluguel de balcão de check-in foram planejadas com base em benchmarks de aeroportos internacionais comparáveis.

### 3.4.2 Receitas não Relacionadas à Aviação (Terminal)

As receitas não relacionadas à aviação no Terminal baseiam-se na previsão de tráfego, no conceito comercial e na evolução dos preços previstos para serviços não relacionados à aviação.

Foram feitas premissas de receita por passageiro (ou seja, referências de aeroportos comparáveis) para cada categoria de receita. As alterações nas taxas de receita por passageiro foram baseadas nos aumentos planejados no espaço comercial, no comportamento dos gastos dos passageiros, nas mudanças contratuais atingíveis nas porcentagens das taxas de concessão (margens de receita) e nas reconfigurações.

As projeções de receita não relacionada à aviação para BPS consistem nos seguintes principais elementos de receita:

- Receitas do Estacionamento
- Receitas de Aluguel de Terminais
- Taxas de Concessão Varejo e Alimentos & Bebidas
- Receitas de Publicidade
- Receitas de Utilidade de Recarga e Custo de Comunicação

**Tabela 3-22: Receitas Não Relacionadas a Aviação - Terminal (fatores principais)**

Item	Fator #1	Fator #2
Concessão Estacionamento	DEPAX	Referência de Dados
Concessão Aluguel de Carros	DEPAX	Referência de Dados
Concessão Transporte Terrestre	DEPAX	Referência de Dados
Alugueis	DEPAX	Referência de Dados
Concessão Lojas Duty Free	DEPAX	Referência de Dados
Taxa de Concessão outras lojas	DEPAX	Referência de Dados
Taxa de Concessão A&B	DEPAX	Referência de Dados
Publicidade	DEPAX	Referência de Dados
Serviços	DEPAX	Referência de Dados
Custo de Utilidades de Recarga	Custo de Utilidades	Suposição MAI
Custo de Recarga de Comunicação	Custo de Comunicação	Suposição MAI

Fonte: Munich Airport International (MAI).

#### Receitas de Transporte de Passageiros

Para o planejamento dessas receitas, foram considerados parâmetros de referência de projetos aeroportuários internacionais comparáveis. As projeções de receita do estacionamento incluem os seguintes tipos de receita:

- Receitas da concessão do estacionamento
- Receitas da Concessão de Aluguel de Carros
- Receitas de Concessão de Transporte Terrestre



### **Receitas de Aluguéis**

A receita de aluguéis reflete a renda que será recebida devido à locação das várias áreas de aluguel dentro do terminal. As estimativas são baseadas em dados de referência de projetos aeroportuários comparáveis e incluem o seguinte tipo de aluguel:

- Escritórios de companhias aéreas
- Áreas de armazenamento
- Bancos
- Aluguel de carro
- Vendas de bilhetes
- Lounges de companhias aéreas
- etc.

### **Taxas de Concessão Varejo e Alimentos & Bebidas**

As receitas das concessões de varejo e A&B incluem a receita (ou seja, taxa de concessão) de várias lojas do lado ar e da zona rural / A&B que foram calculadas com base nos dados de referência disponíveis de projetos aeroportuários comparáveis e cobrem uma taxa de concessão relacionada a rotatividade que deve ser paga ao operador do aeroporto.

As projeções de taxas de concessão das atividades de varejo e de A&B incluem os seguintes tipos de receita:

- Taxa de Concessão Duty Free Shop
- Taxa de Concessão Outras Lojas
- Taxa de concessão Alimentos e bebidas

### **Receitas de Publicidade**

As receitas de publicidade consistem na receita obtida pelas concessionárias de publicidade pelo direito de arrendar espaços no terminal de passageiros. Para o planejamento dessas receitas, foram considerados pontos de referência de projetos aeroportuários internacionais comparáveis.

### **Receitas do Custo de Serviços Públicos de Recarga**

O planejamento das receitas com o custo de recarga das concessionárias (eletricidade, água e esgoto etc.) inclui a contribuição dos inquilinos para cobrir o custo fornecido pelo operador do aeroporto. As receitas são baseadas em uma parcela/porcentagem da infraestrutura total do aeroporto.

### **Receitas do Custo de Comunicação de Recarga**

O planejamento das receitas do custo da comunicação de recarga inclui a contribuição dos inquilinos para cobrir o custo fornecido pelo operador do aeroporto. As receitas são baseadas em uma parcela/porcentagem do custo total de comunicação do aeroporto.

### 3.4.3 Receitas não relacionadas à aviação (fora do terminal)

A experiência de vários projetos de aeroportos mostra que um aeroporto pode atrair novos negócios e aumentar substancialmente a atratividade de terrenos no aeroporto ou perto dele para atividades comerciais. Considera-se que a receita proveniente de projetos comerciais terrestres inclui receitas provenientes de empreendimentos em cooperação com promotores imobiliários.

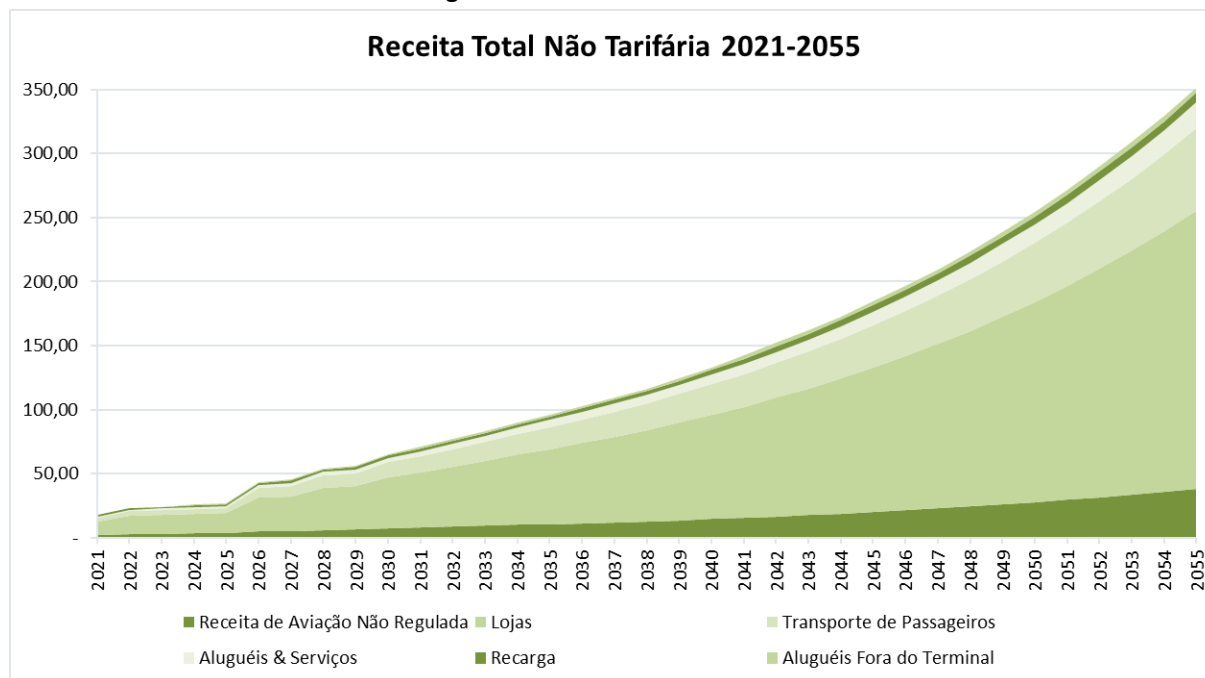
De acordo com a estratégia corporativa, a operadora do aeroporto se concentrará no negócio principal do aeroporto, ou seja, nas operações aeroportuárias. Considera-se que as receitas de bens imobiliários incluem receitas de empreendimentos em terrenos em cooperação com promotores profissionais. Supõe-se que o fornecimento básico de infraestrutura das áreas de propriedade seja realizado pelo operador do aeroporto. O desenvolvimento e a operação das propriedades comerciais serão, contudo, de responsabilidade dos parceiros colaboradores.

As receitas do arrendamento mercantil foram calculadas com base no conceito de desenvolvimento técnico e em dados de referência em relação aos preços do arrendamento por metro quadrado.

### 3.4.4 Total de Receita Não Tarifária

O gráfico a seguir ilustra o desenvolvimento das projeções da receita não-tarifária:

Figura 3-2: Receitas não Tarifárias



Fonte: Munich Airport International (MAI).

A tabela abaixo mostra as projeções de receita não tarifária para o período de 2021 a 2055 em Mio BRL:

Tabela 3-23: Receitas Não Tarifárias

Ano	Receitas de Aviação não regular	Transporte de Passageiros	Aluguel	Aluguéis e Serviços	Recarga	Aluguéis Fora do Terminal	Receitas Não Tarifárias
2021	2,25	2,74	10,51	0,90	1,18	-	17,57
2022	2,93	3,65	13,97	1,20	1,25	-	23,00
2023	3,06	3,80	14,55	1,25	1,30	-	23,95
2024	3,19	3,95	15,14	1,30	1,35	0,72	25,65
2025	3,33	4,11	15,74	1,35	1,40	0,76	26,69
2026	4,84	7,70	26,14	2,43	1,61	0,79	43,51
2027	5,04	8,01	27,18	2,53	1,67	0,82	45,25
2028	6,01	9,61	32,63	3,03	1,77	0,85	53,89
2029	6,26	10,01	33,98	3,16	1,84	0,89	56,12

Ano	Receitas de Aviação não regular	Transporte de Passageiros	Aluguel	Aluguéis e Serviços	Recarga	Aluguéis Fora do Terminal	Receitas Não Tarifárias
2030	7,28	11,71	39,75	3,69	2,04	0,92	65,39
2031	7,86	12,69	43,09	4,00	2,23	1,25	71,12
2032	8,48	13,76	46,71	4,34	2,43	1,29	77,01
2033	9,16	14,91	50,63	4,70	2,54	1,34	83,29
2034	9,89	16,16	54,88	5,10	2,66	1,39	90,08
2035	10,53	17,26	58,60	5,44	2,77	1,44	96,04
2036	11,21	18,43	62,57	5,81	2,89	1,50	102,40
2037	11,94	19,67	66,81	6,21	3,01	1,56	109,19
2038	12,72	21,01	71,33	6,63	3,14	1,61	116,43
2039	13,55	22,43	76,16	7,07	3,28	1,67	124,17
2040	14,44	23,95	81,32	7,55	3,58	1,74	132,57
2041	15,39	25,57	86,82	8,06	3,97	2,55	142,37
2042	16,40	27,30	92,70	8,61	4,34	2,66	152,01
2043	17,47	29,15	98,98	9,19	4,52	2,76	162,08
2044	18,62	31,12	105,68	9,82	4,71	2,87	172,82
2045	19,87	33,23	112,84	10,48	4,92	2,97	184,31
2046	21,21	35,48	120,48	11,19	5,13	3,08	196,57
2047	22,64	37,88	128,64	11,95	5,35	3,20	209,66
2048	24,17	40,45	137,35	12,76	5,58	3,32	223,63
2049	25,81	43,19	146,65	13,62	5,82	3,44	238,53
2050	27,55	46,11	156,58	14,54	6,08	3,57	254,43
2051	29,41	49,23	167,18	15,53	6,34	3,71	271,40
2052	31,39	52,57	178,51	16,58	6,62	3,85	289,52
2053	33,52	56,13	190,59	17,70	6,91	3,99	308,84
2054	35,78	59,93	203,50	18,90	7,21	4,14	329,47
2055	38,20	63,99	217,29	20,18	7,53	4,30	351,48

Fonte: Munich Airport International (MAI).

## 4 ANÁLISE DA COMPETIÇÃO

### 4.1 Competição Intramodal

Para definir os aeroportos competidores com BPS, a RI definida anteriormente é tomada como ponto de partida. Listando aeroportos internos e externos da RI, é apresentada uma descrição das características gerais dos aeroportos/aerodromos com base em capacidade (MAP), pista (comprimento e material), assim como a distância a BPS. Partindo do contexto macro, é apresentado em seguida o contexto local, dentro da RI. Através da mesma metodologia de listagem se identificam potenciais competidores na RI.

#### 4.1.1 Contexto Regional

Após a primeira visão macro do mercado brasileiro no capítulo de Análise da Demanda, é importante agora focar na RI, começando por uma breve vista sobre o Estado da Bahia. Como afirmado no capítulo anterior, o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhaes em Salvador é o maior do Estado da Bahia. Porto Seguro surge como segundo maior dentro do Estado e maior da Costa dos Descobrimentos, como podemos observar em baixo.

Figura 4-1: Aeroportos no Estado da Bahia



Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANAC.

Tabela 4-1: Principais Aeroportos no Estado da Bahia

Código OACI / IATA	Nome	Tipo de Aeródromo	MAP	Comp. Pista (m)	Superfície e da Pista	Município Atendido	Distância até Porto Seguro (carro em h)
SBSV/SSA	Luís Eduardo Magalhaes	Público	7,7	3000 / 1518	Asfalto	Salvador	10
<b>SBPS/BPS</b>	<b>Porto Seguro</b>	<b>Público</b>	<b>1,7</b>	<b>2000</b>	<b>Asfalto</b>	<b>Porto Seguro</b>	<b>-</b>
SBIL/IOS	Bahia – Jorge Amado	Público	0,6	1577	Asfalto	Ilhéus	5
SBVC	Glauber Rocha	Público	0,25	2100	Asfalto	Vitória da Conquista	6
SNTF	Teixeira de Freitas	Público	0,03	1460	Asfalto	Teixeira de Freitas	4
SBUF/PAV	Paulo Afonso	Público	n.a.	1800	Asfalto	Paulo Afonso	14,5

Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANAC.

Dos aeroportos listados, aqueles que aparecem como competidores ao Aeroporto de Porto Seguro são Bahia Jorge Amado (Ilhéus, SBIL) e Glauber Rocha (Vitória da Conquista, SBVC). O segundo, recentemente inaugurado (Julho 2019) como substituto do Aeroporto Pedro Otalício Figueiredo, representou um importante investimento para o apoio à logística, economia e turismo. No ano de 2017 o Aeroporto antigo recebeu 250 mil passageiros e o novo terminal tem capacidade para 500 mil PAX / ano. Quer pela sua capacidade, quer pela distância a que se encontra de Porto Seguro / Costa do Descobrimento não constitui uma verdadeira alternativa à região de influência de Porto Seguro.

O Aeroporto Bahia Jorge Amado (Ilhéus) está mais próximo da localização do aeroporto de Porto Seguro, por estar situado na costa dos Descobrimentos. A capacidade infraestrutura é bastante limitada, com capacidade de expansão praticamente inexistente e problemas com navegação / clima que impossibilitaram o seu normal funcionamento nos últimos anos. Apesar do desejo político de construir um novo Aeroporto, o próprio Governador da Bahia reconhece a dificuldade de garantir investimento para que tal aconteça<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Fonte: <https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/17382-rui-fala-sobre-a-possibilidade-de-novo-aeroporto-em-ilheus.html>

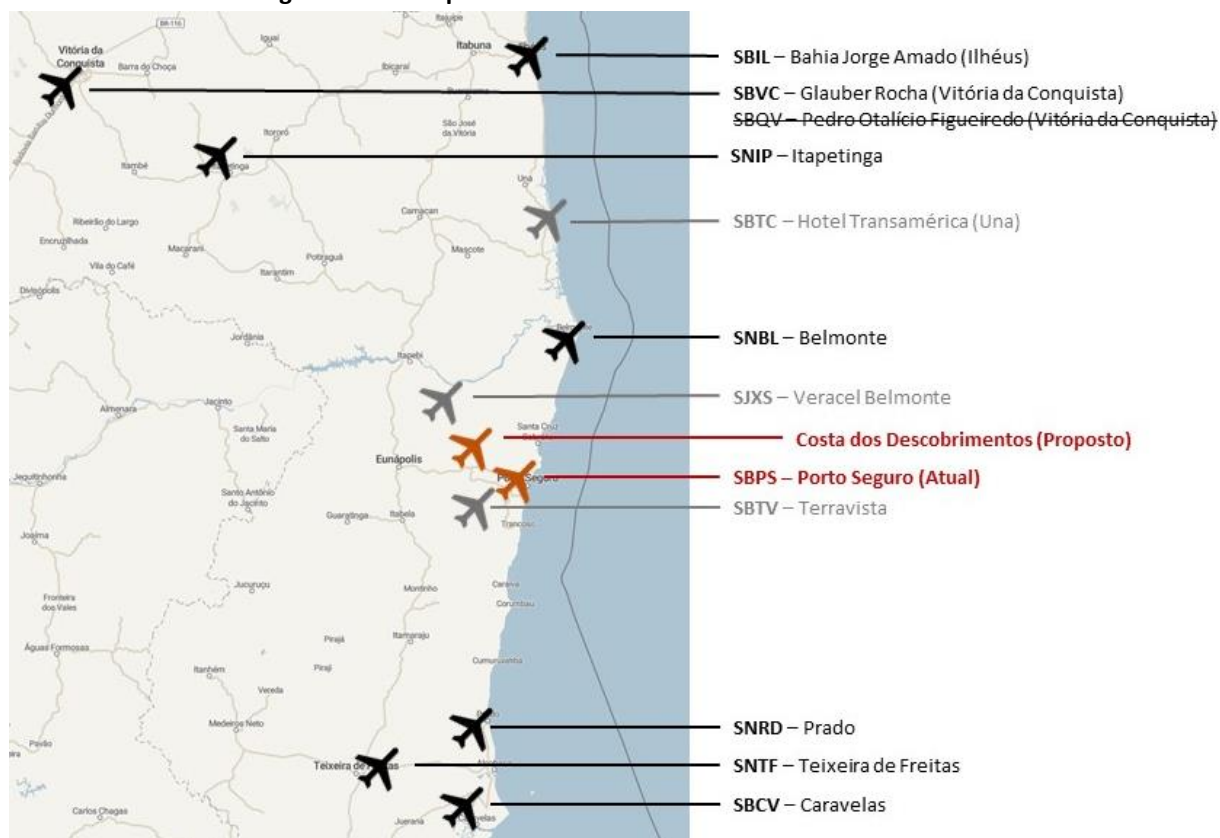
## 4.1.2 Contexto Local

Tabela 4-2: Aeródromos na Costa dos Descobrimentos (RI)

Código OACI / IATA	Nome	Tipo de Aeródromo	MAP	Comp. Pista (m)	Superfície da Pista	Município Atendido	Distância até Porto Seguro (carro em h)
SNBL	Belmonte	Público	n.a.	1200	Asfalto	Belmonte	1,5
SJXS	Veracel	Privado	n.a.	1500	Asfalto	Belmonte	1,5
SBTC	Hotel Transamérica	Privado	n.a.	2000	Asfalto	Una	4
SNED/CNV	Sócrates Rezende	Público	n.a.	1340	Asfalto	Canavieiras	4
SBCV/CRQ	Caravelas	Público	n.a.	1530	Asfalto	Caravelas	4
SNRD/PDF	Prado	Público	n.a.	1200	Asfalto	Prado	3
SNDW	Divisa	Público	n.a.	1200	Asfalto	Encruzilhada	2
SNIP	Itapetinga	Público	n.a.	1060	Asfalto	Itapetinga	4
SBTV	Terravista	Privado	n.a.	1500	Asfalto	Porto Seguro	1
SJXC	Usina Santa Cruz	Privado	n.a.	1400	Asfalto	Santa Cruz Cabrália	1,5
SIAJ	Fazenda Tauá	Privado	n.a.	1100	Barro	Prado	3
SNEC	Outeiro das Brisas	Privado	n.a.	950	Terra	Porto Seguro	2
SSDO	São Pedro	Privado	n.a.	650	Terra	Porto Seguro	2
SWFH	Fly Club	Privado	n.a.	650	Terra	Porto Seguro	1

Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANAC.

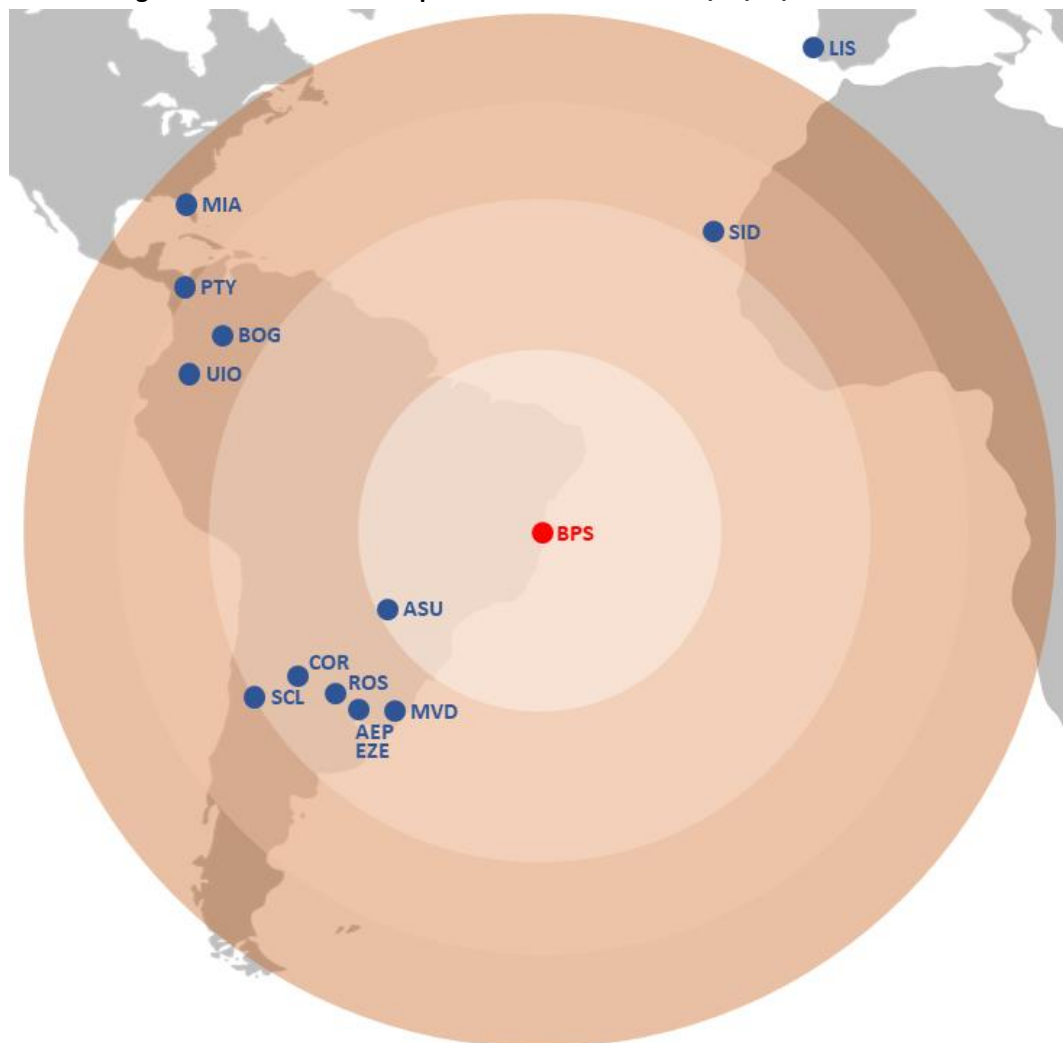
Figura 4-2: Principais Aeródromos na Costa dos Descobrimentos



Fonte: Elaboração própria com base em dados da ANAC, identificando aeródromos públicos (preto) e privados (cinzento).



Figura 4-3: Alcance de Aeroportos em intervalos de 3 / 5 / 7 / 8 horas de voo



<b>BPS</b>	<b>Brasil Porto Seguro</b>
AEP	Buenos Aires (Aeroparque Jorge Newbery)
ASU	Asunción (Silvio Pettirossi Intl.)
BOG	Bogotá (El Nuevo Dorado Intl.)
COR	Córdoba (Ambrosio LV Tavarella Intl.)
EZE	Buenos Aires (Ezeiza / Ministro Pistarini Intl.)
LIS	Lisboa (Aeroporto da Portela)
MIA	Miami Intl.
MVD	Montevideo (General Cesáreo L. Berisso Intl.)
PTY	Panamá City (Tocumen Intl.)
ROS	Rosario
SCL	Santiago de Chile (Arturo Merino Benítez Intl.)
SID	Espargos Sal (Amílcar Cabral Intl.)

Fonte: Elaboração própria com base em Great Circle Mapper.

Figura 4-4: Alcance de Aeroportos em 2 horas de voo



Fonte: Elaboração própria com base em Great Circle Mapper.

## 4.2 Análise Intermodal do Concorrente

A RI de BPS pode ser acessada diretamente por diversas estradas estaduais e federais, o que pode constituir um competidor para passageiros e carga. Neste sub-capítulo se lista a informação disponível.

Tabela 4-3: Origem de Ônibus Fretados e Passageiros com Destino a Porto Seguro – 1. Semestre 2017

2017	BA		MG		SP	
	Ônibus	Pass.	Ônibus	Pass.	Ônibus	Pass.
Janeiro	3	145	298	13086	9	351
Fevereiro	7	309	141	6115	6	187
Março	11	428	63	2972	4	132
Abril	12	474	193	9058	2	53
Mai	7	279	14	655	4	112
Junho	8	296	24	1015	3	123
<b>TOTAL</b>	<b>48</b>	<b>1931</b>	<b>733</b>	<b>32901</b>	<b>28</b>	<b>958</b>

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

Na inexistência de dados públicos que permitam avaliar a evolução do tráfego de veículos próprios/empresas – principal concorrente do modal aéreo de acordo com o BQV – a Tabela 4-5 reporta o número de passageiros registrados em Ônibus fretados no primeiro semestre de 2017. Os dados apresentam os principais movimentos (acima de 900 passageiros num semestre) e demonstram que não constituem uma verdadeira alternativa ao modal aéreo.