



ESTADO DE GOIÁS

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA

### Termo de Referência

#### 1. INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência visa estabelecer normas e critérios a serem observados no processo licitatório de contratação de empresa, com o objetivo de Contratação de empresa para prestação de serviços técnicos para Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA. Neste Termo de Referência contém o escopo destes Estudos que se pretende receber do Contratado no âmbito da Contratação. As informações técnicas sobre o aeroporto disponibilizado e as diretrizes deste Termo de Referência possuem caráter orientativo, cabendo ao Contratado realizar seus próprios levantamentos e avaliações para a estruturação do estudo a ser entregue.

#### 2. OBJETO

Este Termo de Referência tem por objeto a elaboração e seleção de estudos, levantamentos, investigações e estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica, para subsidiar as novas etapas a serem tratadas mediante à toda infraestrutura aeroportuária presente no sítio aeroportuário do Aeroporto Civil de Anápolis (SWNS), localizado no Estado de Goiás, nos termos deste Termo de Referência e demais disposições do edital.

O Aeroporto Civil de Anápolis está localizado na área urbana do município de Anápolis-GO, na rua Francisco Valois, 75110-390 - St. Industrial Aeroporto, nas coordenadas 16°21'45''S e 48°55'41''W e altitude de 1112 m. Encontra-se a uma distância de aproximadamente 60km da cidade de Goiânia, capital do Estado. Sua localização geográfica pode ser vista através da Figura 1.

**Figura 1** – Localização geográfica do Aeroporto Civil de Anápolis (SWNS)



Dados básicos do Aeroporto Civil de Anápolis (SWNS):

- Nome oficial: Aeroporto de Anápolis;

- Endereço: R. Francisco Valois, 75110-390 - St. Industrial Aeroporto, Anápolis – GO;
- Código ICAO: SWNS;
- Classe RBAC 153: Classe I;
- Elevação do aeródromo: 1112 m;
- Coordenadas: 16°21'45"S e 48°55'41"W.

## 2.1. INFRAESTRUTURA EXISTENTE NO AEROPORTO DE ANÁPOLIS

Os principais componentes do sítio aeroportuário atualmente homologado no Aeroporto, conforme o processo SEI 202200036006352 (Estado de Goiás) e o processo [00058.012635/2020-49](#) ([portaria Nº 1.010/SIA - ANAC](#)), são descritos a seguir:

- Área patrimonial: 720.947,06 m<sup>2</sup>;
- Designação da pista: 07/25;
- Dimensão da pista: 1.218m x 45m;
- Superfície da pista: Asfalto;
- Resistência do pavimento: PCN 30/F/C/X/U;
- Faixa de pista: 1.338m x 80m;
- Tipo de operação: VFR diurno e noturno;
- Auxílios luminosos: Sim;
- Área pavimentada:
  - Interna: 87.543,41 m<sup>2</sup>;
  - Externa: 1.025,86 m<sup>2</sup>.
- Área não-pavimentada: 552.780,11 m<sup>2</sup>;
- Drenagem: 164,66 m;
- Área verde:
  - Interna: 170.983,54 m<sup>2</sup>;
  - Externa: 192.562,12m<sup>2</sup>.
- Sinalização horizontal - Faixas: 4.539,29 m<sup>2</sup>;
- Proteção da área operacional:
  - Perímetro: 4.021,67 m;
  - Alambrado: 705,31m;
  - Cerca: 2.680,82 m;
  - Muro: 635,54 m.
- Edificações inseridas ou limítrofes à área operacional:
  - Terminal de passageiros: 490,19 m<sup>2</sup>;
  - Casa de máquina: 18,13 m<sup>2</sup>;
  - Casa do zelador: 121,53 m<sup>2</sup>;
- Via de serviço: 11.287,46 m<sup>2</sup>.

No local existem outros componentes de infraestrutura inacabados e não homologados dado pela obra paralisada da expansão do Aeroporto de Anápolis, referente ao processo SEI 201400036000540 (Estado de Goiás) e a [portaria 603/ICA \(DECEA\)](#), descritos a seguir:

- Designação da pista: 06/24;
- Dimensão da pista: 2.939,40m x 45m;
- Superfície da pista: 3.059,40m x 150m;
- Tipo de operação: VFR diurno;
- Status: **Obra inacabada.**

**Figura 2** – Delimitação do sítio aeroportuário do Aeroporto Civil de Anápolis (SWNS)



### 3. CONTEXTUALIZAÇÃO

A região em que se localiza o Aeroporto de Anápolis tradicionalmente se dedica à indústria, importação e exportação. Nesta mesma região se encontra o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), criado em 8 de setembro de 1976, mas inaugurado em 9 e novembro do mesmo ano, com o objetivo de agregar valor à produção agropecuária e mineral da região. Contando com uma área de 593 hectares, é limítrofe com a BR-060/153 e com a GO-330, além de ser interligada ao Porto de Santos por um ramal da Ferrovia Centro Atlântica e ser o marco zero da ferrovia Norte-Sul, em construção.

Ressalta-se que nesta região está localizado o Grupo Porto Seco Centro-Oeste S/A, que é composto por um terminal alfandegado privado de uso público, destinado à armazenagem e à movimentação de mercadorias importadas, ou destinadas à exportação, sendo utilizado como facilitador das Operações de Comércio Exterior.

Essas características fazem da região referência positiva dentro do Estado em termos sócio-econômico-industriais, mas ainda carente em termos de logística aérea local. Especificamente no Aeroporto de Anápolis, foram iniciadas as obras de ampliação/construção do “novo aeroporto de cargas de Anápolis”, com o propósito de fomentar o sistema logístico de cargas aéreas na região, obras que ainda não foram concluídas.

Neste sentido, devido à importância do uso do modal aéreo nacional e internacional e às obras não concluídas do Aeroporto de Anápolis, este Termo de Referência tem por finalidade detalhar os produtos da contratação de estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental que apresentem com confiabilidade novas alternativas para a exploração e conclusão das obras de toda a infraestrutura já existente neste Aeroporto.

**4. VALOR ESTIMADO**

O valor estimado para a presente contratação é de R\$ xx.xxxx,xx (xxxxxxxxxxxxxx).

**5. REGIME DE CONTRATAÇÃO: EMPREITADA POR PREÇO UNITÁRIO**

A Lei 8.666/93 define a empreitada por preço unitário como o regime de execução no qual se contrata a realização de uma obra ou serviço por um preço específico por unidades determinadas. A utilização do regime de empreitada por preço unitário é respaldada pela Lei N° 8.666/93, art. 10, inc. II, e permite um controle mais efetivo dos custos, uma vez que os preços unitários são pré-determinados e ajustados de acordo com as quantidades efetivamente executadas.

**6. LOCAL DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS**

O EVTEA será realizado pelo Contratado em sua sede, com necessidade de visitas técnicas ao local estudado.

**7. PRAZO E CRONOGRAMA PARA A REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS**

O prazo de vigência do contrato é de 240 dias a partir da assinatura do contrato.

O prazo para a realização do EVTEA será de 120 (cento e vinte) dias a partir da emissão da Ordem de Serviço pelo Gestor do Contrato.

Os produtos referentes à fase preliminar estão descritos no item 7, e os produtos referentes à fase definitiva estão descritos no item 8.

A prorrogação dos prazos de execução e vigência do contrato será precedida da correspondente adequação do cronograma físico-financeiro, bem como de justificativa e autorização da autoridade competente para a celebração do ajuste, devendo ser formalizada nos autos do processo administrativo.

**8. SISTEMÁTICA DE EXECUÇÃO – FASE PRELIMINAR**

O presente Termo de Referência tem por objetivo detalhar os seguintes produtos:

1. **Estudos de Mercado;**
2. **Estudos de Engenharia e Afins;**
3. **Estudos Ambientais;**
4. **Estudos de Avaliação Econômico-Financeira;**
5. **Estudo Jurídico.**

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

**8.1. DIRETRIZES E PREMISSAS PARA A ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS**

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

**Os ESTUDOS deverão ser elaborados, considerando o potencial de aproveitamento de toda a infraestrutura disponível no Aeroporto de Anápolis, respeitando as seguintes premissas:**

1. Análise da concepção e dimensionamento do Projeto atual;

2. Avaliação do potencial de mercado usuário do aeroporto (passageiros/carga/aviação geral/indústria da aeronáutica e de segurança);
3. Avaliação da adequação do projeto à demanda do mercado potencial;
4. Avaliação da adequação do projeto técnico de engenharia e obra aos requisitos normativos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na hipótese de operações internacionais;
5. Avaliação da adequação das obras às necessidades e portes das aeronaves aplicáveis ao mercado potencial;
6. Diagnóstico da qualidade técnica das obras executadas, tais como: resistências, declividades, dimensões (larguras/alturas/espessuras), rampas, afastamentos, acessos, drenagem, contenções, etc;
7. Análise das condições de segurança operacional, patrimonial, de logística, de restrições de acesso, fluxos;
8. Sugestão de alternativas de concepção, dimensionamento e operação adequadas ao mercado potencial identificado, considerando as instalações existentes e/ou projetadas; e
9. Estimativas de investimentos para as alternativas.

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

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

## 8.2. ESTUDO DE MERCADO

O Aeroporto de Anápolis (SWNS) encontra-se a uma distância de 146 km do Aeroporto Internacional de Brasília (SBBR) e a 53 km do Aeroporto Internacional de Goiânia (SBGO). Apesar de estar localizado entre dois importantes aeroportos brasileiros, conforme mencionado no item 3, esta região do município de Anápolis é bem consolidada no ramo industrial, importação e exportação. Acredita-se então na capacidade deste aeroporto para a melhoria do serviço de toda a aviação, especialmente no transporte de cargas no Estado de Goiás.

É desejável a exploração do maior número de atividades para o aeroporto, como aviação regional, sub-regional e internacional, centros de treinamento, exploração de espaços comerciais, espaços culturais e principalmente industriais.

### 8.2.1. Avaliação da demanda

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

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

Análise da competição intramodal (considerando os aeroportos SBBR e SBGO) e intermodal (com os demais modos de transporte), na medida da compatibilidade da metodologia de projeção adotada e da disponibilidade dos dados necessários a tais análises. Estudo de como o respectivo aeroporto vai se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira.

Projeção de demanda, considerando separadamente cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão, etc.), com avaliação da relação do crescimento econômico e com o desenvolvimento de outros aeroportos que estejam nas mesmas regiões geográficas de influência. Projeção da demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento). Estas projeções deverão ser executadas para um período sugerido de 30 (trinta) anos.

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

#### 8.2.2. **Análise do benchmarking da demanda**

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

#### 8.2.3. **Avaliação de receitas**

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

### 8.3. **ESTUDO DE ENGENHARIA E AFINS**

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

#### 8.3.1. **Cadastro e avaliação do sítio aeroportuário**

O Cadastro deverá conter estudo identificando a situação patrimonial das áreas que compõem os atuais sítios aeroportuários (referentes a pista 07/25 e a pista 06/24), o zoneamento civil/militar e funcional dos aeroportos e os planos de zona de proteção (PBZPA) e de ruído do (PZR) em vigor. Especial atenção deverá ser dada ao aspecto de ocupação por aglomerados urbanos, estabelecimentos comerciais e industriais, ocupações clandestinas, acessos irregulares, processos erosivos, estado de conservação dos dispositivos delimitadores, limpeza e necessidade de recuperação paisagística.

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

#### 8.3.2. **Inventário da condição existente**

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes no aeroporto, como a apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o aeroporto; as interfaces do aeroporto com os órgãos federais, estaduais e municipais (DECEA, ANAC, órgãos ambientais, Governos Estaduais, Prefeituras, Corpo de Bombeiros, etc.); bem como compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre os operadores aeroportuários atuais e antepassados com as autoridades.

A avaliação da capacidade instalada, deverá considerar toda e qualquer infraestrutura presente atualmente no local (homologada e não homologada), as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias/alternativas necessárias para atender ao balanceamento da infraestrutura e a parâmetros mínimos de nível de serviço adequado, conforme diretrizes estabelecidas para realização dos estudos, especialmente quanto aos seguintes sistemas: terminal de passageiros e estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos), processamento de carga aérea (terminais de carga), sistema de pistas, pátios de aeronaves, aviação geral, administrativo e de manutenção, apoio às operações, apoio às companhias aéreas, industrial de apoio, infraestrutura básica de atendimento ao aeroporto (central de utilidades) e infraestrutura aeronáutica.

Realizar inventário com fotos de toda infraestrutura física do aeródromo, inclusive fotos aéreas.

#### 8.3.3. **Desenvolvimento do sítio aeroportuário**

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

#### 8.3.4. **Análise do *benchmarking* da infraestrutura**

Deverá ser realizada a análise de aeroportos com características similares aos aeroportos objeto do estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, com fornecimento de dados para sustentar as premissas e os resultados apresentados (tanto da avaliação da demanda quanto da receita), avaliando a demanda anual, as variações sazonais e os períodos de pico.

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

#### 8.3.5. **Anteprojeto de engenharia**

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

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

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

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

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

desenvolvimento do aeroporto, bem como os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciem a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), quando aplicável.

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

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

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

#### 8.3.6. Definição de indicadores de desempenho

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

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

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

#### 8.4. ESTUDO AMBIENTAL

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

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

1. Avaliação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto as melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental;
2. Descrição dos principais riscos, restrições e impactos socioambientais do plano de desenvolvimento do sítio proposto no estudo de engenharia e estratégias/medidas de mitigação específicas para cada risco identificado;
3. Diretrizes e previsão com cronograma físico-financeiro para o licenciamento ambiental do empreendimento pela operadora, quando aplicável;
4. Diretrizes e previsão com cronograma físico-financeiro para a recuperação de passivos ambientais existentes no local;
5. Definição do custo atinente ao licenciamento ambiental, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, soluções e estratégias para viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental; e
6. Criação de indicadores para avaliar o desempenho da gestão ambiental do operador aeroportuário.

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



#### 8.4.1. Viabilidade urbano-ambiental

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

#### 8.4.2. Análise do entorno e passivos ambientais

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

#### 8.4.3. Análise da ocupação e uso do solo

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

### 8.5. ESTUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

#### 8.5.1. Análise de contratos e processos

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

#### 8.5.2. Estimativas de receitas (tarifárias e não tarifárias)

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

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

#### 8.5.3. Análise de *benchmarking* e modelo de negócios

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

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

#### 8.5.4. Análise econômico-financeira

O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua autossustentabilidade, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da

análise de risco e jurídica, *due diligence* e outros, e sendo avaliados os benefícios fiscais de projetos dessa envergadura.

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

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

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar ainda outros elementos pertinentes, usualmente adotados no mercado, como o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, VPL, taxa de retorno do acionista, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas, etc. Avaliação de atratividade do projeto para a firma e para o acionista antes e após a definição da outorga e projeção das necessidades de aporte de capital ao longo da concessão ou do contrato de prestação de serviço.

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

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

## 8.6. ESTUDO JURÍDICO

O tópico de Estudo Jurídico é uma das partes fundamentais que compõem o EVTEA aeroportuário. Ele aborda questões legais e regulatórias relacionadas à implantação e operação do aeroporto, bem como os aspectos jurídicos que envolvem a concessão, licenciamento, responsabilidades, obrigações e outros elementos que possam ter impacto direto ou indireto no empreendimento.

A seguir, apresento os principais pontos que devem ser contemplados no Estudo Jurídico de um EVTEA aeroportuário:

### 8.6.1. Enquadramento legal e normativo

Identificação e análise da legislação e normas aplicáveis ao setor aeroportuário, tanto em âmbito nacional quanto local, abrangendo as leis, decretos, resoluções e regulamentos que regem a aviação civil, aeroportos e suas operações.

### 8.6.2. Licenciamento e autorizações

Levantamento dos órgãos governamentais responsáveis pelo licenciamento e autorização do aeroporto, e análise dos procedimentos necessários para obter as devidas aprovações e licenças, como o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

Verificação das obrigações e exigências legais que devem ser cumpridas para a concessão das licenças de operação e funcionamento do aeroporto.

### 8.6.3. Contrato e concessões

Análise dos contratos necessários para a implantação e operação do aeroporto, como contratos de concessão, acordos com companhias aéreas, contratos de prestação de serviços, entre outros.

Verificação dos termos e condições das concessões, incluindo prazos, investimentos mínimos, metas de desempenho, obrigações contratuais, e eventuais penalidades em caso de descumprimento.

#### 8.6.4. **Propriedades e uso do solo**

Verificação dos aspectos legais relacionados à aquisição e uso do solo para a construção do aeroporto, incluindo a análise de possíveis desapropriações ou servidões aéreas.

Consideração das limitações legais quanto ao uso do solo nas áreas circunvizinhas ao aeroporto, visando evitar conflitos com outras atividades e empreendimentos.

#### 8.6.5. **Aspectos trabalhistas**

Análise das normas trabalhistas aplicáveis ao setor aeroportuário, considerando os direitos e obrigações trabalhistas dos funcionários que atuarão no aeroporto.

Avaliação de possíveis impactos na força de trabalho local e eventuais medidas de mitigação.

#### 8.6.6. **Responsabilidade civil e segurança**

Avaliação dos aspectos legais relacionados à responsabilidade civil do aeroporto em relação a acidentes aéreos, incidentes de segurança e danos a terceiros.

Análise das normas e regulamentos de segurança aeroportuária, incluindo medidas de proteção e controle de acesso.

#### 8.6.7. **Aspectos jurídicos específicos**

Consideração de outras questões jurídicas específicas que possam ser relevantes para o projeto aeroportuário, como normas de tráfego aéreo, direitos de passagem, requisitos de infraestrutura, entre outros.

O Estudo Jurídico deve ser conduzido por especialistas em direito aeronáutico e infraestrutura, garantindo a conformidade do projeto com as leis e regulamentações aplicáveis. Ele desempenha um papel crucial para assegurar a viabilidade legal e jurídica do empreendimento aeroportuário, bem como para mitigar potenciais riscos legais e garantir a conformidade com as exigências legais e normativas do setor.

## 9. **SISTEMÁTICA DE EXECUÇÃO - FASE DEFINITIVA**

Na fase definitiva serão desenvolvidas as atividades de definição e cálculo dos custos. Neste EVTEA do Aeroporto de Anápolis devem ser considerados os seguintes:

- **Custo de investimento;**
- **Custo de manutenção;**
- **Custo de operação;**
- **Apresentação gerencial da contratada.**

Todos os custos deverão estar referidos a preços da data-base do projeto.

As estimativas das quantidades deverão refletir o máximo grau de detalhe e precisão possíveis, adotando-se os mesmos critérios e conceitos para toda a análise.

Os custos deverão ser obtidos a partir da análise das condições de operacionalização de toda a infraestrutura presente no local. Após a realização destes levantamentos serão calculados os custos correspondentes. Os valores médios praticados deverão ser coerentes com os praticados pela Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes - GOINFRA.

Será necessária a análise e atualização dos custos ou preços unitários reais pagos no passado, e uma comparação com os preços de projetos similares na região.

No cálculo dos custos, deverão ser avaliados, ou estimados, os impostos incidentes, com a finalidade de permitir a determinação dos valores de custos econômicos, a partir dos valores de custos financeiros, mediante a dedução dos impostos.

#### 9.1. CUSTO DE INVESTIMENTO

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

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

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

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

Quando verificada a necessidade de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei nº 7.565, de 1986), deverão ser considerados e estimados os eventuais custos de indenização (art. 46 da Lei n. 7.565, de 1986).

Os valores médios adotados serão coerentes com os praticados pela GOINFRA.

#### 9.2. CUSTO DE MANUTENÇÃO

Custo de manutenção é o custo do conjunto de intervenções, de caráter periódico, efetivado sempre que necessário, para fornecer uma garantia operacional segura, compatível com a estrutura existente e a movimentação aeroportuária esperada.

Os valores médios adotados serão coerentes com os praticados pela GOINFRA.

#### 9.3. CUSTO DE OPERAÇÃO

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

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

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

Os valores médios adotados serão coerentes com os praticados pela GOINFRA.

#### 9.4. APRESENTAÇÃO GERENCIAL DA CONTRATADA

A contratada deverá fazer uma apresentação para a Secretaria da SEINFRA, juntamente da Superintendência de Planejamento de Obras Públicas (SPOP) e da Gerência de Política Aeroportuária, detalhando todos os produtos entregues, conforme previstos neste Termo de Referência.

### 10. ENTREGA DOS PRODUTOS

De acordo com o escopo básico descrito no item 7 e 8 deste Termo de Referência, os seguintes Relatórios serão apresentados ao longo da elaboração do EVTEA:

- **Relatório Preliminar;**
- **Relatório Final.**

#### 10.1. RELATÓRIO PRELIMINAR

O Relatório Preliminar, a ser apresentado ao término da Fase Preliminar, deverá conter a Memória Descritiva e Justificativa dos estudos realizados, suas conclusões, e suas recomendações, principalmente quanto a continuidade dos trabalhos na fase seguinte, a Fase Definitiva.

- **SUMÁRIO**
  - Indicando a paginação de início de cada capítulo, item e subitem do texto do Relatório.
- **APRESENTAÇÃO**
  - Fornecendo, no mínimo as seguintes informações:
    - Identificação da empresa;
    - Identificação do Volume e Relatório;
    - Identificação do Projeto;
    - Identificação do Aeroporto (localização, delimitação do sítio, características físicas e operacionais, etc.);
    - Dados Contratuais:
      - Número do Contrato;
      - Data de Assinatura;
      - Data de Publicação no DOE.
  - Ilustrando graficamente a “Apresentação” será apresentado o Mapa de Situação do aeroporto objeto dos serviços.
  - A Apresentação do Relatório deverá conter, ao seu final, a identificação e assinatura, do Responsável Técnico pelos trabalhos que estão sendo realizados.
- **ESTUDOS REALIZADOS**
  - Descrevendo, de forma abrangente, a natureza dos estudos realizados nesta Fase Preliminar, os procedimentos metodológicos empregados para tanto, e os resultados obtidos. Estes textos devem ser ilustrados com todos os quadros, gráficos e desenhos julgados pertinentes. Devem ser abordados os seguintes temas, nesta ordem:
    - Estudos de mercado;
    - Estudos de engenharia e afins;
    - Estudos ambientais;
    - Estudos de avaliação econômico-financeira;
    - Estudos Jurídicos
  - A documentação gráfica dos Estudos de engenharia e afins deve ser apresentada em Volume Anexo ao Relatório Preliminar, em pranchas em formato A3.
- **CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES**
  - Expondo, de forma clara e concisa, as conclusões chegadas a partir dos resultados obtidos com a realização dos estudos, e as recomendações que se fazem necessárias, principalmente para a continuidade dos trabalhos.

- **TERMO DE ENCERRAMENTO**

- Encerrando o Volume, deve ser apresentado um Termo de Encerramento Identificando o Volume e o Relatório, e assinalando o número de folhas que o constituem.

Relatório Preliminar deve ser entregue com todos os documentos anexos necessários à comprovação dos dados apresentados. Se for necessário para um melhor entendimento do projeto, a empresa deverá adicionar mais documentos a fim de esclarecer quaisquer dúvidas sobre a veracidade e qualidade dos dados apresentados.

A empresa Contratada deverá promover uma apresentação do Relatório Preliminar, através da sua equipe técnica que atuou na elaboração dos estudos de viabilidade. Na apresentação toda a metodologia usada no desenvolvimento deverá ser abordada focando aspectos relevantes do meio ambiente, da infraestrutura presente, dos levantamentos socioeconômicos, dos estudos de mercado, detalhando a situação atual da condição operacional do Aeroporto, locais de comprovada necessidade de atuação, demandas apresentadas pela sociedade, os tipos de melhorias estudadas, o orçamento previsto, a metodologia usada na definição de índices de projeção, as análises econômicas desenvolvidas com as conclusões e recomendações sugeridas. Cada apresentação deverá ser formalmente comunicada à SEINFRA, com antecedência de no mínimo 15 dias, devendo ocorrer na sede da SEINFRA.

## 10.2. **RELATÓRIO FINAL**

A ser entregue preliminarmente sob a forma de minuta e, após ser analisado e estando em condições de ser aprovado pela SEINFRA, sob a forma definitiva (Relatório Final), devendo reunir os produtos/documentos compondo os seguintes volumes:

**Volume 1 - Relatório do Estudo:** Relatório que deverá abranger a descrição sucinta dos estudos, contendo um resumo dos estudos realizados em campo, o resultado preliminar da avaliação econômica, dados do Contrato, da empresa, dos profissionais que atuaram nos trabalhos e suas conclusões e recomendações (Incluindo o Cadastro Preliminar).

**Volume 2 - Memória Justificativa:** Relatório contendo, de forma analítica, todos os estudos e levantamentos feitos pela contratada que resultaram no estudo de viabilidade apresentado. Deve conter a memória descritiva e a justificativa dos estudos realizados, das metodologias empregadas e todos os resultados obtidos.

**Volume 3 - Avaliação Econômica (custos):** Relatório contendo a metodologia usada na avaliação econômica, especificando os levantamentos dos custos e benefícios, as alternativas analisadas, a descrição das ferramentas software aplicadas nos estudos econômicos, o tratamento dos dados de acidentes, Conclusões e Recomendações.

Deve ser entregue mídia digital contendo todos os arquivos (fonte e de impressão) de todos os estudos realizados e que foram usados como suporte para o EVTEA. Os arquivos do deverão estar gravados em Diretórios e Subdiretórios distribuídos de forma estruturada, por assunto a que se refere. Os nomes dos arquivos devem representar com clareza o seu conteúdo. Deve ser incluído na raiz do diretório um arquivo "Leia-me" com as orientações necessárias para o perfeito entendimento.

Da mesma forma que no Relatório Preliminar, a empresa Contratada deverá promover uma apresentação da Minuta do Relatório Final, através da sua equipe técnica. Na apresentação toda a metodologia usada no desenvolvimento deverá ser abordada focando aspectos relevantes do meio ambiente, da infraestrutura presente, dos levantamentos socioeconômicos, dos estudos de mercado, detalhando a situação atual da condição operacional do Aeroporto, locais de comprovada necessidade de atuação, demandas apresentadas pela sociedade, os tipos de melhorias estudadas, o orçamento previsto, a metodologia usada na definição de índices de projeção, as análises econômicas desenvolvidas com as conclusões e recomendações sugeridas. Cada apresentação deverá ser formalmente comunicada à SEINFRA, com antecedência de no mínimo 15 dias consecutivos, devendo ocorrer na sede da SEINFRA.

Todos os Relatórios e Documentos relativos ao Estudo deverão ser encaminhados e assinados pelo Coordenador Geral do contrato (Responsável Técnico), habilitado conforme exigências constantes neste Termo de Referência.

A documentação do EVTEA a ser entregue em arquivo digital editável e qualquer documento físico deverá ser escaneado.

A tabela a seguir apresenta um modelo de uma Estrutura Analítica do Projeto – EAP, contendo a relação dos Produtos a serem entregues.

<b>ESTUTURA ANALÍTICA DO DESENVOLVIMENTO DO EVTEA</b>			
<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>NÍVEL 1</b>	<b>NÍVEL 2</b>	<b>NÍVEL 3</b>
<b>1. ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL</b>	100,00%		
<b>1.1. FASE PRELIMINAR</b>		75,00%	
<b>1.1.1. ESTUDOS DE MERCADO</b>			15,00%
1.1.1.1. AVALIAÇÃO DA DEMANDA			
1.1.1.2. ANÁLISE DE <i>BENCHMARKING</i> DA DEMANDA			
1.1.1.3. AVALIAÇÃO DE RECEITAS			
<b>1.1.2. ESTUDOS DE ENGENHARIA E AFINS</b>			15,00%
1.1.2.1. CADASTRO E AVALIAÇÃO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO			
1.1.2.2. INVENTÁRIO DA CONDIÇÃO EXISTENTE			
1.1.2.3. DESENVOLVIMENTO DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO			
1.1.2.4. ANÁLISE DE <i>BENCHMARKING</i> DA INFRAESTRUTURA			
1.1.2.5. ANTEPROJETO DE ENGENHARIA			
1.1.2.6. DEFINIÇÃO DOS INDICADORES DE DESEMPENHO			
<b>1.1.3. ESTUDOS AMBIENTAIS</b>			15,00%
1.1.3.1. VIABILIDADE URBANO-AMBIENTAL			
1.1.3.2. ANÁLISE DO ENTORNO E PASSIVOS AMBIENTAIS			
1.1.3.3. ANÁLISE DA OCUPAÇÃO E USO DO SOLO			
<b>1.1.4. ESTUDOS DE AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA</b>			15,00%
1.1.4.1. ANÁLISE DE CONTRATOS E PROCESSOS			
1.1.4.2. ESTIMATIVAS DE RECEITAS (TARIFÁRIAS E NÃO TARIFÁRIAS)			
1.1.4.3. ANÁLISE DE <i>BENCHMARKING</i> E MODELO DE NEGÓCIOS			
1.1.4.4. ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA			
<b>1.1.5. ESTUDOS JURÍDICOS</b>			15,00%
1.1.5.1. ENQUADRAMENTO LEGAL E NORMATIVO			
1.1.5.2. LICENCIAMENTO E AUTORIZAÇÕES			
1.1.5.3. CONTRATOS E CONCESSÕES			
1.1.5.4. PROPRIEDADE E USO DO SOLO			
1.1.5.5. ASPECTOS TRABALHISTAS			
1.1.5.6. RESPONSABILIDADE CIVIL E SEGURANÇA			
1.1.5.7. ASPECTOS JURÍDICOS ESPECÍFICOS			
<b>1.2 FASE DEFINITIVA</b>		25,00%	
<b>1.2.1. CUSTO DE INVESTIMENTO</b>			5,00%
<b>1.2.2. CUSTO DE MANUTENÇÃO</b>			5,00%
<b>1.2.3. CUSTO DE OPERAÇÃO</b>			5,00%
<b>1.2.4. APRESENTAÇÃO GERENCIAL DA CONTRATADA</b>			10,00%

**10.2.1. Local de entrega**

Todos os Produtos (relatórios) deverão ser entregues em volumes digitais à Superintendência de Planejamento de Obras Públicas.

Deve ser entregue mídia digital contendo todos os arquivos (fonte e de impressão) de todos os estudos realizados e que foram usados como suporte para o EVTEA. Os arquivos do deverão estar gravados em Diretórios e Subdiretórios distribuídos de forma estruturada, por assunto a que se refere. Os nomes dos arquivos devem representar com clareza o seu conteúdo. Deve ser incluído na raiz do diretório um arquivo "Leia-me" com as orientações necessárias para o perfeito entendimento.

**11. CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO**

Os estudos objeto deste Termo de Referência serão pagos conforme a sequência de apresentação dos produtos após cumprimento em sua totalidade de cada etapa descrita nos Itens 7 e 8 deste Termo de Referência, mediante a entrega de relatórios preliminar e final.

**11.1. DISTRIBUIÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA**

Para fins de distribuição dos recursos financeiros ao longo do período previsto de elaboração do EVTEA, é apresentado o cronograma físico-financeiro:

DISTRIBUIÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA DO EVTEA															
DESCRIÇÃO	Dias corridos														
	10	15	40	45	60	65	80	85	90	95	100	105	110	115	120
1.1.1. ESTUDOS DE MERCADO															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.1.1		15%													
1.1.2. ESTUDOS DE ENGENHARIA E AFINS															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.1.2				15%											
1.1.3. ESTUDOS AMBIENTAIS															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.1.3						15%									
1.1.4. ESTUDOS DE AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.1.4								15%							
1.1.5. ESTUDO JURÍDICO															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.1.5										15%					
1.2.1. CUSTO DE INVESTIMENTO															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.2.1												5%			
1.2.2. CUSTO DE MANUTENÇÃO															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.2.2													5%		
1.2.3. CUSTO DE OPERAÇÃO															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.2.3														5%	
1.2.4 APRESENTAÇÃO GERENCIAL															
ANÁLISE E ACEITAÇÃO 1.2.4															10%

Após a produção e a entrega de cada item, caberá a contratante analisar e aceitar ou não a entrega de cada um dos produtos. O pagamento ocorrerá somente após o aceite da contratante. Caso o(s) produto(s) não estejam dentro dos pré-requisitos explícitos pela contratante neste Termo de Referência, impactará no cronograma e também no pagamento.



Este critério é adotado para distribuição do recurso financeiro, não havendo nenhuma ligação com a composição de custo para formação do preço unitário do Contratado. O Contratado deve compor o custo dos serviços descritos em todo o Termo de Referência.

A aceitação do EVTEA final será oficializada pela emissão do Termo de Aceitação do Estudo realizada pela Secretaria da SEINFRA. Após assinado o Termo de Aceitação do Estudo, será realizada a medição final do contrato.

#### 11.2. INDICADORES DE DESEMPENHO, APROPRIAÇÃO E MEDIÇÃO

As medições serão realizadas conforme a apropriação das Etapas de Acompanhamento de Projeto (item 10.1).

Essa remuneração, nos percentuais definidos pelo item 9.2, ocorrerá somente pela apropriação da Etapa apresentada e atendida em sua completude. A remuneração da Etapa sempre deverá ser corrigida em função da avaliação do desempenho da empresa contratada. Assim, cada edição deverá ser avaliada e ajustada por fatores de avaliação (F.I.P ou F.I.Q), conforme o desempenho da contratada no período de referência à medição, por meio do cálculo do Indicador de Desempenho do Contrato (IDC).

O Indicador de Desempenho do Contrato (IDC) será formado pela conjugação de dois fatores:

- Indicador de Prazo (I.P);
- Indicador de Qualidade (I.Q).

O **Indicador de Prazo (I.P)** é determinado em função do atraso na apresentação do grupo de produtos que integram cada Etapa de Acompanhamento. A determinação deste índice é feita com o cálculo da equação de divisão entre o prazo previsto e o prazo realizado (gasto) para a entrega completa do grupo de produtos que compõe a respectiva Etapa, conforme a Equação 1.

$$\text{Equação 1} \rightarrow I.P = \frac{\text{Prazo Previsto}}{\text{Prazo Realizado}}$$

Assim, para cálculo da medição, a resultado do I.P. gera um fator correspondente a ser aplicado na medição:

1. O Fator de Avaliação F.I.P é igual a **1,00**, quando o I.P. é igual ou maior que 1,00;
2. O Fator de Avaliação F.I.P é igual a **0,95**, quando o I.P. é menor que 1,00, mas igual ou maior que 0,75;
3. O Fator de Avaliação F.I.P é igual a **0,90**, quando o I.P. é menor que 0,75, mas igual ou maior que 0,60;
4. O Fator de Avaliação F.I.P é igual a **0,80**, quando o I.P. é menor que 0,60, mas igual ou maior que 0,50;
5. O Fator de Avaliação F.I.P é igual a **0,70**, quando o I.P. é menor a 0,50.

O **Indicador de Qualidade (I.Q)** considera o número de revisões realizadas até o atendimento completo do grupo de produtos que integram cada Etapa, conforme Equação 2. As revisões tratarão dos aspectos técnicos e formais da apresentação dos produtos.

O resultado do I.Q possibilita encontrar uma das 5 faixas de determinação de fator de avaliação, a serem aplicados ao valor da medição.

$$\text{Equação 2} \rightarrow I.P = \frac{1}{1 + \left(\frac{n^{\text{º}} \text{revisões}}{10}\right)}$$

Assim, para cálculo da medição, a resultado do I.Q. gera um fator correspondente a ser aplicado na medição:

1. O Fator de Avaliação F.I.Q é igual a **1,00**, quando o I.Q. é igual ou maior que 1,00;
2. O Fator de Avaliação F.I.Q é igual a **0,95**, quando o I.Q. é menor que 1,00, mas igual ou maior que 0,75;
3. O Fator de Avaliação F.I.Q é igual a **0,90**, quando o I.Q. é menor que 0,75, mas igual ou maior que 0,60;
4. O Fator de Avaliação F.I.Q é igual a **0,80**, quando o I.Q. é menor que 0,60, mas igual ou maior que 0,50;
5. O Fator de Avaliação F.I.Q é igual a **0,70**, quando o I.Q. é menor a 0,50;

Pelo exposto, a cada medição realizada, ocorrerá a aplicação dos fatores de avaliação ao valor de medição do período correspondente, com finalidade de determinar o valor da Medição Absoluta (M.A):

$$\text{Equação 3} \rightarrow M.A = \text{Valor da Medição do Período} \times F.I.P \times F.I.Q$$

Não é objeto das equações deste tópico a aplicação de penalidades e sanções, que serão tratadas em capítulo específico deste Termo de Referência, mas tão somente de ajustes diretos na medição em função da performance do contratado frente a elaboração de seus produtos, gerando critério de pagamento, não tratando de sanção contratual.

Os procedimentos administrativos de conferência da medição e trâmites do processo seguirão as normas da Gerência de Política Aeroportuária (GEPa), devendo a contratada verificar a relação dos documentos necessários para compor cada medição parcial e a medição final.

O histórico dos indicadores na execução dos produtos e etapas tem o propósito de avaliação dos contratados pela Administração Pública de forma a garantir a melhoria contínua dos processos de elaboração dos projetos, bem como a aderência aos requisitos de qualidade dos produtos e, ainda, o suporte na gestão do contrato. Nesse interim, é importante que se mantenha um registro do desempenho global da contratada ao longo da vigência do contrato.

Após a aferição dos dois indicadores acima (I.P e I.Q), deve ser obtido o indicador específico que leva em conta ambos os fatores e que tem como objetivo representar o desempenho da contratada no mês de referência e ao contrato, e para cada uma das etapas, definido como **Indicador de Desempenho do Contrato (IDC)**.

O IDC será um índice que irá consubstanciar a performance do contratado, possibilitando a decisão objetiva na aplicação e dosimetria das penalidades e sanções.

## 12. RESPONSABILIDADE TÉCNICA

O recolhimento das Anotações de Responsabilidade Técnica (ART) junto ao CREA-GO, obrigatória para toda a equipe de profissionais apresentada na proposta técnica, ficará a cargo da contratada, sendo indispensável e obrigatória a apresentação delas na ocasião da primeira medição parcial. O responsável técnico caberá:

- À qualidade e fidedignidade dos estudos apresentados;
- À viabilidade e a economicidade das soluções técnicas especificadas;
- À exatidão dos quantitativos, memoriais descritivos e memórias de cálculos;
- À eventuais erros ou omissões que levem ao encarecimento das alternativas apresentadas;
- Às sanções contratuais aplicáveis, que poderão alcançar a responsabilidade pelo ressarcimento de eventuais prejuízos, bem como a declaração de inidoneidade da contratada.

O projetista indicado na posposta técnica como responsável pela elaboração do EVTEA deverá estar disponível ao objeto do contrato e à Gerência de Política Aeroportuária da SEINFRA durante todo o período de vigência contratual.

De acordo com a legislação vigente, conforme manifestado pelo Parecer Jurídico nº 321/2021-PR-PROSET (000021906840), as empresas com sede localizada fora do Estado de Goiás devem providenciar Visto e Registro das ART's no CREA local.

### 13. FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Os serviços contratados serão acompanhados e analisados por Fiscal e pelo Gestor de Contrato, devidamente designados para este fim por meio de Portaria da SEINFRA.

Caberá ao Fiscal as funções de acompanhamento do serviço prestado, o recebimento dos relatórios e documentos, elaboração de medição, ateste e recebimento de nota fiscal e a comunicação entre a contratada e a contratante.

Caberá ao Gestor do Contrato a gestão dos processos administrativos, o acompanhamento dos prazos de execução dos serviços e de vigência do contrato, a emissão de relatórios, memorandos e despachos, a emissão de notificações à contratada e a conferência dos relatórios de medição.

### 14. EQUIPE TÉCNICA

A equipe técnica da Contratada deverá estar em conformidade com a seguinte lista de profissionais:

- 1 (um) Coordenador de Projeto;
- 1 (um) Engenheiro Civil especialista em infraestrutura aeroportuária;
- 1 (um) Engenheiro Ambiental;
- 1 (um) Economista;
- 1 (um) Advogado; e
- 1 (um) Arquiteto.

Todos os profissionais desta equipe técnica deverão possuir o pré-requisito mínimo de 10 (dez) anos de formação.

### 15. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

### 16. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

Cumprir todas as exigências constantes do edital e seus anexos. Elaborar produtos técnicos com qualidade e pontualidade. Fornecer/executar o objeto da licitação de acordo com as especificações do Termo de Referência, não se admitindo quaisquer modificações sem a prévia autorização da SEINFRA.

Comunicar por escrito ao setor da SEINFRA responsável pelo recebimento/fiscalização do objeto da licitação, no prazo máximo de 10 (dez) dias que antecedam o prazo de vencimento do fornecimento/execução do objeto da licitação, os motivos que impossibilitem o seu cumprimento.

Responsabilizar-se pelo ônus resultante de quaisquer ações, demandas, custos e despesas decorrentes de danos ocorridos por culpa sua ou de qualquer de seus empregados e prepostos, obrigando-se por quaisquer responsabilidades decorrentes de ações judiciais movidas por terceiros, que venham a ser exigidas por força da lei, ligadas ao cumprimento do edital decorrente.

Responder por danos materiais, ou físicos, causados por seus empregados diretamente à SEINFRA ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo.

Abster-se de veicular publicidade ou qualquer outra informação acerca das atividades objeto desta contratação, sem prévia autorização da SEINFRA.

Manter, durante todo o período de fornecimento/execução do objeto, as condições de habilitação exigidas na licitação.

Havendo cisão, incorporação ou fusão da futura empresa contratada a alteração subjetiva do contrato ficará condicionada à observância, pela nova empresa, dos requisitos de habilitação de que trata os artigos 27 ao 33 da Lei 8.666/93, segundo as condições originalmente previstas na licitação; à manutenção de todas as condições estabelecidas no contrato original; à inexistência de prejuízo para a execução do objeto pactuado causado pela modificação da estrutura da empresa; e à anuência expressa da Administração, após a verificação dos requisitos apontados anteriormente, como condição para a continuidade do contrato.

Responsabilizar-se pelo cumprimento das prescrições referentes às leis trabalhistas, previdência social e de segurança do trabalho, em relação a seus empregados.

Possibilitar à SEINFRA, em qualquer etapa, o acompanhamento completo do fornecimento/execução do objeto da licitação, fornecendo todas as informações necessárias e/ou resposta a qualquer solicitação da Contratante, inclusive a descrição detalhada da etapa em que se encontra, as atividades realizadas até o momento, bem como aquelas que ainda estão pendentes, dificuldade encontrada durante o processo e soluções para sua resolução.

Atender prontamente quaisquer exigências do representante da SEINFRA, inerentes ao objeto do Termo de Referência, garantindo assim uma comunicação transparente e eficiente ao longo de todo o projeto.

Manter cópia de todos os documentos técnicos, administrativos ou de qualquer natureza, oriundos ou relativos à execução do contrato, por um período mínimo de 5 (cinco) anos, após o encerramento da vigência contratual, incluindo-se todas as prorrogações.

Cumprir as demais obrigações constantes neste Termo de Referência.

## **17. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE**

Emitir as convocações, as ordens formais de fornecimento/execução, as notas de empenho e o Contrato relativos ao objeto de contrato.

Comunicar à empresa contratada todas e quaisquer ocorrências relacionadas com o fornecimento/execução do objeto.

Rejeitar, no todo ou em parte, o fornecimento/execução em desacordo com as obrigações assumidas pelo fornecedor, e com as especificações deste edital e seus anexos.

Proporcionar todas as facilidades para que a contratada possa cumprir suas obrigações dentro das normas e condições deste processo.

Prestar as informações e os esclarecimentos que venham a ser solicitados pela contratada com relação ao objeto desta licitação.

Efetuar o pagamento nas condições e preços pactuados.

Cumprir as demais obrigações constantes neste Termo de Referência.

Não obstante a contratada seja a única e exclusiva responsável pelo fornecimento/execução do objeto, à Administração reserva-se o direito de, sem que de qualquer forma restrinja a plenitude desta responsabilidade, exercer a mais ampla e completa fiscalização, diretamente ou por prepostos designados, podendo para isso:

- Ordenar a imediata retirada do local, bem como a substituição de empregado da contratada que embarçar ou dificultar a sua fiscalização ou cuja permanência na área, a seu exclusivo critério, julgar inconveniente;
- Examinar as Carteiras Profissionais dos empregados colocados a seu serviço, para comprovar o registro de função profissional.

## **18. PENALIDADES E SANÇÕES**

A inexecução contratual, inclusive por atraso injustificado na execução do contrato, sujeitará o contratado, além das sanções previstas nos Artigos 86 ao 88 da Lei Federal nº 8.666/93, à multa de mora, graduada de acordo com a gravidade da infração, obedecidos os seguintes limites máximos:

- 10% (dez por cento) sobre o valor da nota de empenho ou do contrato, em caso de descumprimento total da obrigação, inclusive no de recusa do adjudicatário em firmar o contrato, ou ainda na hipótese de negar-se a efetuar o reforço da caução, dentro de 10 (dez) dias contados da data de sua convocação;
- 0,3% (três décimos por cento) ao dia, até o trigésimo dia de atraso, sobre o valor da parte do fornecimento ou serviço não realizado ou sobre a parte da etapa do cronograma físico do estudo não cumprido;
- 0,7% (sete décimos por cento) sobre o valor da parte do fornecimento ou serviço não realizado ou sobre a parte da etapa do cronograma físico do estudo não cumprida, por dia subsequente ao trigésimo.

A multa não impede que a Administração rescinda unilateralmente o contrato e aplique as demais sanções previstas no Edital e na legislação de regência.

O valor da multa será descontado dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração ou, ainda, se for o caso, cobrada judicialmente.

Os impedimentos de licitar e contratar com a Administração Pública serão graduados pelos seguintes prazos:

- 6 (seis) meses, no caso de aplicação de duas penas de Advertência no prazo de 12 (doze) meses, sem que o Contratado tenha adotado as medidas corretivas no prazo determinado pela Administração;
- 12 (doze) meses, nos casos de:
  - Deixar de entregar a documentação exigida para o certame;
  - Não manter a proposta, salvo em decorrência de fato superveniente devidamente justificado;
  - Não celebrar o contrato ou não entregar a documentação exigida para a contratação, quando convocado dentro do prazo de validade de sua proposta;
  - Ensejar o retardamento da execução ou da entrega do objeto da licitação sem motivo justificado;
- 24 (vinte e quatro) meses, nos casos de:
  - Não iniciar a execução de obra ou serviço, salvo nas hipóteses decorrentes de força maior, caso fortuito, atraso no pagamento superior a 90 (noventa) dias ou ordem expressa e por escrito do Contratante.
  - Inexecução parcial do contrato da execução de obra, de serviço, de suas parcelas ou do fornecimento de bens, causando grave dano à Administração, ao funcionamento dos serviços públicos ou ao interesse coletivo;

Será declarado inidôneo para licitar e contratar com a Administração Pública direta e indireta de todos os entes federativos, sem prejuízo das multas previstas em Edital e no Contrato, além das demais cominações legais, pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos, o licitante que praticar quaisquer das infrações acima previstas que justifiquem a imposição de penalidade mais grave que a sanção prevista, garantido o direito à ampla defesa, e/ou praticar o que segue:

- Apresentar declaração ou documentação falsa exigida para o certame ou prestar declaração falsa durante a licitação ou a execução do contrato;
- Fraudar a licitação ou praticar ato fraudulento na execução do contrato;
- Comportar-se de modo inidôneo ou cometer fraude de qualquer natureza;
- Praticar atos ilícitos com vistas a frustrar os objetivos da licitação;
- Praticar ato lesivo previsto no art. 5º da Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013.

A empresa contratada e os profissionais Responsáveis Técnicos pelo EVTEA entregue à SEINFRA poderão ser responsabilizados, nos termos da lei, quanto a vícios, erros ou omissões devidas a:

- Qualidade e fidedignidade dos estudos preliminares apresentados;
- Viabilidade e a economicidade das soluções técnicas especificadas;
- Dados de pesquisas e contagens realizadas.

## 19. VISITAS TÉCNICAS

O Contratado poderá realizar visita técnica às áreas do Aeroporto de Anápolis para conhecimento e verificação das condições existentes, de modo a permitir a inspeção de quaisquer dados ou subsídios que julgarem necessários ou convenientes para a adequada elaboração dos ESTUDOS. O Contratado deverá manifestar interesse em realizar a visita técnica mediante requerimento direcionado à Gerência de Política Aeroportuária da SEINFRA por meio do e-mail: [matheus.valinho@goias.gov.br](mailto:matheus.valinho@goias.gov.br) com antecedência mínima de 7 (sete) dias.

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

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

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

## 20. DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Toda a comunicação deste processo de concorrência, para conformação de interesse, entrega de proposta, fornecimento de informações, orientações, definições, revisões de conteúdo, esclarecimento de dúvidas, será feita exclusiva e formalmente através da Gerência de Política Aeroportuária da SEINFRA, exceto se explicitamente indicado de outra forma por esta Gerência. Fica estabelecido neste documento o canal oficial de comunicação para o processo o e-mail [matheus.valinho@goias.gov.br](mailto:matheus.valinho@goias.gov.br).

MATHEUS NOVAES VALINHO  
Gerente de Política Aeroportuária

GIANA SOUSA SENA RODRIGUES  
Superintendente Interina de Planejamento de Obras Públicas (Portaria nº 37 – SEI: 47765157)

GOIANIA - GO, aos 05 dias do mês de junho de 2023.



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS NOVAES VALINHO, Gerente**, em 17/07/2023, às 15:07, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **GIANA SOUSA SENA RODRIGUES, Superintendente**, em 18/07/2023, às 15:53, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [http://sei.go.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=1](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1) informando o código verificador **48404084** e o código CRC **401271DF**.

GERÊNCIA DE POLÍTICA AEROPORTUÁRIA  
RUA 5 833 Qd.5 Lt.23, EDIF PALACIO DO PRATA, SALA 604 - Bairro SETOR OESTE - GOIANIA -  
GO - CEP 74115-060 - .



Referência: Processo nº 202320920000221



SEI 48404084