

ANEXO I

TERMO DE REFERÊNCIA

PMI

**Procedimento de Manifestação de
Interesse**

SBMI – Aeroporto de Maricá

Nº 01/2025





CODEMAR
COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE
MARICÁ



Diretoria de Operações

PROCESSO Nº 0006257/2025

ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA

DETALHAMENTO DO ESCOPO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL – EVTEA

1. INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência define o escopo dos ESTUDOS a serem realizados, no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), com o objetivo de instruir futuro certame licitatório do Aeroporto de Maricá, localizado em Maricá/RJ.

As informações técnicas disponibilizadas e as diretrizes do presente Termo de Referência possuem caráter orientativo, cabendo às PESSOAS AUTORIZADAS, realizar seus próprios levantamentos e avaliação para a estruturação do estudo a ser elaborado.

O presente PMI tem por objeto a realização de Procedimento de Manifestação de Interesse para o desenvolvimento de estudos para a expansão, exploração e manutenção do Aeroporto de Maricá/RJ, conforme preceitos definidos neste ANEXO.

1.1. O AEROPORTO DE MARICÁ – SBMI

O AEROPORTO DE MARICÁ (SBMI) está localizado em área urbana da cidade de Maricá, no estado do Rio de Janeiro, a aproximadamente 20,52 km do centro da capital. A área patrimonial do AEROPORTO está demarcada em determinados trechos com cerca de arame e, em outros, com muros de alvenaria, e o seu entorno se apresenta, em sua maior parte, envolvido por bairros residenciais.

3

Dados Básicos, conforme Plano Diretor do AEROPORTO DE MARICÁ - SBMI- BH (PDIR – SBMI):

- Nome Oficial: Aeroporto de Maricá ou Aeroporto Laélío Baptista;
- Endereço: Rua Jovino Duarte, 481 – Araçatiba – Maricá – RJ – CEP 24901-130;
- Sigla OACI: SBMI;
- Sigla IATA: JMR;
- Classificação: 2C;
- Ponto de Referência do Aeródromo (ARP): 22° 55' 07" S, 42° 49' 47".

INFORMAÇÕES DO AERÓDROMO

Especificações Operativas (EO):

A. ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS	
01 - Código de referência do aeródromo (CRA)	2B
02 – Aeronave crítica em operação no aeródromo	S92
03 - Tipo de operação	Cabeceira 09 – <u>VFR</u> Cabeceira 27 – <u>VFR</u>
04 – NPCE	3
05 – Autorizações de operações especiais	

Características físicas e operacionais:

A. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO AERÓDROMO	
01 – Tipo de operação no aeródromo	() VFR diurna () VFR diurna e IFR diurna () VFR diurna e IFR diurna e noturna (x) VFR diurna e noturna () VFR diurna e noturna e IFR diurna () VFR diurna e noturna e IFR diurna e noturna
02 - Indicadores de direção de vento iluminados	(x) Existente () Não-existente
03 - Fonte Secundária de Energia	(x) Existente () Não-existente
04 - Farol do aeródromo	(x) Existente () Não-existente
a - Características do farol	LUZ BRANCA/VERDE
b - Horário de funcionamento	H24
c - Coordenadas geográficas	22°55'05.0"S 42°49'49.5"W

B. DADOS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM (09/27)																
01 - Comprimento (m)	1190															
02 - Largura (m)	30															
03 - Aeronave crítica de operação	S92															
04 - Resistência do pavimento (método ACN/PCN)	13															
05 - Largura do acostamento de cada lado (m)	40															
06 – Superfície dos acostamentos	Gramma															
07 – Área de giro de pista de pouso e decolagem	RWY 09 (☐) Existente (x) Não Existente RWY 27 (☐) Existente (x) Não Existente															
C - DISTÂNCIAS DECLARADAS																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Cabeceira</th> <th>TORA (m)</th> <th>ASDA (m)</th> <th>TODA (m)</th> <th>LDA (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09</td> <td>1110</td> <td>1190</td> <td>1110</td> <td>930</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>930</td> <td>1190</td> <td>1190</td> <td>1110</td> </tr> </tbody> </table>	Cabeceira	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)	09	1110	1190	1110	930	27	930	1190	1190	1110
Cabeceira	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)												
09	1110	1190	1110	930												
27	930	1190	1190	1110												
D - FAIXA DE PISTA DE PISTA DE POUSO E DECOLAGEM (09/27)																
b - Largura (m)	80															
c - Objetos na faixa de pista	(x) Existente Frangível (☐) Existente Não Frangível (☐) Não existente															

E - DADOS DOS PÁTIOS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES		
01 - Número de posições de estacionamento de aeronaves em cada pátio		Pátio 1 – 5 Pátio 2 – 2 vagas Pátio 3 – 13 vagas
02 - Resistência do pavimento de cada pátio (método ACN/PCN)		Pátio 1 e 2 – 7 F/A/Y/T Pátio 3 - 11/R/A/W/T
03 - Características das posições de estacionamento de aeronave		
a - Coordenadas das posições	Pátio 1	
	Posição 11 - 22°55'11.23"S 042°49'43.17"W	
	Posição 12 – 22°55'11.75"S 042°49'44.19"W	
	Posição 13 – 22°55'12.26"S 042°49'45.20"W	
	Posição 14 – 22°55'12.78"S 042°49'46.20"W	
	Posição 15 – 22°55'13.29"S 042°49'47.22"W	
	Pátio 2	
	Posição 21 –22°55'11.53"S 042°49'41.52"W	
	Posição 22 -22°55'12.61"S 042°49'40.86"W	
	Pátio 3	
	Posição 30 –	
	22° 55' 8,57975' 'S	042° 49' 41,93367" W
	Posição 31 –	
	22° 55' 8,20523" S	042° 49' 41,14224" W
	Posição 32 –	
	22° 55' 7,83687" S	042° 49' 40,34628" W
	Posição 33 –	
	22° 55' 7,47125" S	042° 49' 39,55624" w
	Posição 34 –	
	22° 55' 7,10585" S	042° 49' 38,76670" W
	Posição 35 –	
	22° 55' 6,73909" S	042° 49' 37,97421" W
	Posição 36 –	
	22° 55' 6,37348" S	042° 49' 37,18421" W

	Posição 37 –
	22° 55' 6,00753" S 042° 49' 36,39278" W
	Posição 38 –
	22° 55' 5,63842" S 042° 49' 35,59498" W
	Posição 39 –
	22° 55' 5,2688" S 042° 49' 34,79638" W
	Posição 40 –
	22° 55' 4,90252" S 042° 49' 34,00453" W
b - Aeronave crítica de cada posição de estacionamento	Posição 41 –
	22° 55' 4,53588" S 042° 49' 33,21228" W
	Posição 42 –
	22° 55' 4,16527" S 042° 49' 32,41286" W
	Pátio 1
	Posição 11 – H175
	Posição 12 – H175
	Posição 13 – H175
	Posição 14 – H175
	Posição 15 – H175
	Pátio 2
	Posição 21 – S92
	Posição 22 – H175
	Pátio 3
	Posição 30 à 42 – S92

Portaria de cadastro

A Portaria ANAC Nº 538, de 2019 é a que alterou e renovou a inscrição do Aeródromo de Maricá no cadastro de aeródromos

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

Mínimos operacionais

As condições meteorológicas mínimas em que as operações são mantidas:

Visibilidade horizontal (m)	Teto (pés)
5000 Asa Fixa	1500 Asa Fixa
1500 Asa Rotativa	600 Asa Rotativa

Perfil operacional

O Aeródromo possui uma pista de pouso e decolagem com suas cabeceiras orientadas conforme a seguir: 09/ 27;

A cabeceira 27 responde por 56% das operações anuais/mensais.

Restrições operacionais

O Aeródromo possui as seguintes restrições operacionais:

Item	Não conformidade	Procedimento
Pátio 3	Iluminação e homologação para asa fixa.	Opera apenas diurno e apenas asas rotativas.

Horário de operação do Aeródromo

O horário de operação da equipe operacional do Aeródromo é:

- De segunda a segunda: H24;

Aeronaves não baseadas devem coordenar o pouso, com um mínimo de 3 horas de antecedência, através do telefone (21) 97144-7967.

De sábado até domingo;

O horário de operação do terminal de passageiros é:

- De segunda até sexta-feira: de 06:00 local e 09:00 ZULU;
- até 22:00 hora local e 01:00 ZULU.
- De sábado até domingo; de 06:00 local e 09:00 ZULU;
- até 22:00 hora local e 01:00 ZULU.

O horário de operação da Rádio Maricá (EPTA) é:

- De segunda até sexta-feira: H24;
- De sábado até domingo; H24;
- de 06:00 local e 09:00 ZULU;
- até 18:00 loca e 21:00 ZULU;

O horário de operação dos serviços de combate a incêndio é:

- De segunda até sexta-feira: de 06:00 local e 09:00 ZULU;
- até 18:00 loca e 21:00 ZULU
- após 21:00 somente através de coordenação prévia, com um mínimo de 3 horas de antecedência.

- De 06:00 local e 01:00 ZULU;
- após 21:00 somente através de coordenação prévia, com um mínimo de 3 horas de antecedência

ESTAÇÕES PRESTADORAS DE SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES E DE TRÁFEGO AÉREO. (RDO-MI)

A RDO-MI do Aeródromo de Maricá é composta por uma EMS-3, sendo ela equipada com Anemômetro, sensores de temperatura do ar e de umidade relativa e barômetro.

O sistema de Visualização é composto por quatro diferentes áreas.

1. ATS
2. Rosa dos Ventos
3. METAR/SPECI
4. Informações do Status de Funcionamento

Para manter o anemômetro a uma altura de 10 metros acima do solo, é utilizado uma **Torre Anemométrica**, que por sua vez, abriga o sensor de temperatura de ar e umidade relativa, o barômetro, o quadro eletroeletrônico, sistema SPDA e luz indicativa de obstáculo. A torre já se encontra instalada em SBMI.

O Sistema de Comunicação Aeronáutico é composto por dois conjuntos de rádios transceptores de VHF-AM funcionando na configuração paralela redundante. A estação VHF é composta dos seguintes itens:

1. 02 transceptores VHF-AM;
2. 01 Sistema de comutação manual/automático;
3. 02 microfones;
4. 02 antenas do tipo Plano Terra colinear;
5. 01 fonte de alimentação AC/DC independente por rádio e;
6. Conjunto de acessórios para instalação.

O Sistema de Gravação de Voz deverá garantir a gravação das comunicações entre órgãos ATS e aeronaves com a RDO-MI pelo período mínimo de 30 dias em condições normais de operação.

O Sistema de Gravação Digital é composto dos seguintes itens:

1. 01 desktop;
2. 01 placa de interface entre os periféricos e o sistema de gravação;
3. Monitor LCD de 17”;
4. Caixa de som externa;
5. Acessórios de instalação.

1.2. A INFRAESTRUTURA EXISTENTE

O AEROPORTO DE MARICÁ – SBMI é classificado como Classe I pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, sendo seu Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios em Aeródromos Cíveis (SESCINC) classificado como Categoria 3.

O AEROPORTO é homologado para operações VFR, diurna e noturna.

O Serviço de Tráfego Aéreo de Aeródromo é executado através do serviço de informação de voo de aeródromo – AFIS Belo Horizonte, operado pela AMD. Os serviços e equipamentos de auxílios à navegação e ao pouso de aeronaves utilizados no AEROPORTO DE MARICÁ – SBMI operam diariamente no horário H24. A Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA) do aeroporto é de Categoria A (CAT-A), isto é, provê apenas informação de voo às

aeronaves que utilizam o Aeródromo de Maricá. Os equipamentos de radiocomunicação e serviços meteorológicos oferecem condições operacionais adequadas à natureza e frequência do tráfego local para operações VFR (visual).

Os principais componentes da SÍTIO AEROPORTUÁRIO atualmente existente no AEROPORTO DE MARICÁ – SBMI são descritos a seguir:

- Pista de pouso e decolagem no rumo magnético 09/27, dimensões de 1.190 m x 30 m, pavimento em asfalto, suporte de PCN 13 F/A/X/T, sendo a vabeceira 27 deslocada em 80 m e a cabeceira 09 deslocada em 260 m;
- 2 pistas de táxi, que interligam a pista de pouso e decolagem aos pátios de aeronaves. Pista de táxi “A” liga o pátio do Terminal de Passageiros e os hangares à aproximadamente 290 m da cabeceira 27; a táxi “B”, saída localizada a 90º e no recuo da cabeceira 27, liga diretamente a pista de pouso e decolagem ao pátio 3. Deve-se salientar que o aeroporto não possui pista paralela.
- O Pátio 1, tem cerca de 6.467,88 m², com revestimento em asfalto (7/F/A/X/T), área onde estão localizadas as posições de estacionamento de aeronaves. O Pátio 1 tem, no total, capacidade para acomodar o estacionamento simultâneo de até 5 aeronaves (5 helicópteros de médio porte). O Pátio 2, tem cerca de 3.114,40 m², com revestimento em asfalto e suporte de 7/F/A/X/T. O Pátio 2 tem capacidade para acomodar o estacionamento simultâneo de até 2 aeronaves (1 helicóptero de grande porte e 1 de médio porte). O Pátio 3, tem cerca de 18.176,72 m². Tem capacidade para estacionar, simultaneamente, 13 aeronaves de asas rotativas de grande porte com capacidade de suporte de 23 t;
- Terminal de Passageiros (TPS) do aeroporto é uma edificação de 1 pavimento, com área total construída de cerca de 558 m². A área de processamento de passageiros (embarque + desembarque), com aproximadamente 115 m², (35 m²) destinado ao desembarque e (80 m²) destinado ao embarque. O check-in é composto por 8 balcões de atendimento e o sistema de restituição de bagagens é feito por carrinhos elétricos que estacionam em frente ao desembarque para a retirada das bagagens pelos passageiros;
- Terminal de Passageiros dispõe de uma praça de aproximadamente 566 m², além de estacionamento para os usuários, situado em frente ao terminal. O estacionamento comporta cerca de 144 automóveis, 3 ônibus e 45 motos, e está localizado em frente ao TPS.
- O aeródromo possui 4 hangares destinados a hangaragem de aeronaves, sendo 3 operados por Operadores aéreos e um pela administração aeroportuária.
- Outras instalações e serviços implantados no aeroporto são: SESCINC e PAA na lateral do pátio 2, a administração aeroportuária e EPTA no prédio do Hangar Central.

1.3. ÁREAS A SEREM EXPLORADAS

O AEROPORTO DE MARICÁ – SBMI está assentado em uma área de 2.131.117,84 m².

Figura 01 – Foto da Área Patrimonial do Aeroporto



O Zoneamento Funcional divide a área civil do SÍTIO AEROPORTUÁRIO em quatro grandes partes: Área de Manobras, Área Terminal, Área Secundária e Área Militar, quando houver.

Figura 04 – Zoneamento Funcional Atual



No lado norte do aeroporto, um novo pátio e 4 novos hangares estão sendo contruídos, conforme imagem a seguir:



1.4 . CONTEXTUALIZAÇÃO

O Aeroporto de Maricá (SBMI), administrado atualmente pela Companhia de Desenvolvimento de Maricá (Codemar), realiza cerca de 40 voos offshore diários, com destino à Bacia de Santos, uma das principais rotas do pré-sal. Localizado em um ponto estratégico na região Leste Fluminense, o SBMI fica a 58 km do Aeroporto Santos Dumont, 65 km do Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim, a 200 km da Bacia de Santos e a 33 km da unidade de processamento de gás natural (UPGN) do Polo Gaslub (antigo Comperj), em Itaboraí (RJ).

Ao todo, são três pátios que somam 20 posições de aeronaves: sete no pátio 1 e 2 e 13 no pátio 3, inaugurado em março de 2024. São 14 vagas com capacidade para atender os helicópteros S-92, considerados gigantes do offshore, e seis vagas para atender helicópteros de médio porte. Com o início das operações do novo pátio, a perspectiva é que o número de voos chegue a 43 diários. Atualmente, as empresas de transporte aéreo que atuam no Aeroporto de Maricá são Líder Aviação, CHC e Omni Táxi Aéreo.

Foi registrado um aumento de 360% de passageiros em 2023 pelo Aeroporto de Maricá em comparação com o ano anterior. São cerca de 400 pessoas por dia no terminal de passageiros. Em 2022, cinco mil pessoas passaram pelo aeroporto, já em 2023, foram 23 mil passageiros – mais que o quádruplo.

Atualmente, o SBMI está em fase de expansão. Em 2024, foram iniciadas obras para a Inauguração do Pátio 04, com capacidade para 13 posições do S-92, maior aeronave do offshore, com de entrega no primeiro semestre de 2025. Anexados ao local, vão ser construídos mais novos quatro hangares, com dimensões de 2.400m² e 3.000m².

Nesse sentido, a expansão do Aeroporto será vital para o aprimoramento e revitalização da logística do Aeroporto, de modo a facilitar o desenvolvimento das atividades aeroportuárias e estimular o seu desenvolvimento econômico.

2. ESCOPO DOS ESTUDOS

As PESSOAS AUTORIZADAS no presente PMI deverão apresentar os ESTUDOS em consonância com o disposto no EDITAL, a ser feito com base neste Termo de Referência e na Legislação aplicável a espécie. Constituem os cadernos obrigatórios de apresentação:

Caderno 1 – Estudo de mercado;

Caderno 2 – Estudo de engenharia;

Caderno 3 – Estudos ambientais;

Caderno 4 – Avaliação econômico-financeira;

Caderno 5 – Estudos de viabilidade jurídica.

Os cinco cadernos deverão observar o detalhamento do escopo e as premissas estabelecidas neste Termo de Referência, incluindo a demonstração comparativa de custo e benefício da proposta do empreendimento em relação a opções funcionalmente equivalentes, e o impacto socioeconômico das propostas.

2.1. DIRETRIZES E PREMISSAS PARA ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS

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

Deverão, ainda ser elaborados, considerando o potencial de aproveitamento das áreas não operacionais disponíveis no AEROPORTO DE MARICÁ, inclusive para fins imobiliários e de revitalização urbanística.

2.2. OS ESTUDOS DEVERÃO TER COMO PREMISSAS

- a) a adoção de modelagem para a expansão, exploração e manutenção do Aeroporto de Maricá/RJ, que NÃO implique qualquer aporte ou dispêndio de recursos pelo MUNICÍPIO;
- b) a exploração do aeroporto de forma que melhor se harmonize com as políticas de desenvolvimento do MUNICÍPIO, permitindo a melhor coexistência com os demais equipamentos e estruturas existentes e planejadas;
- c) a vocação do aeroporto, de cunho nacional, internacional ou sub-regional;
- d) a exploração de empreendimentos acessórios que permitam a geração de receita e ofereçam utilidades aos usuários e à população em geral, a exemplo de iniciativas educacionais e profissionalizantes, centros de convenção, espaços de convivência, centros comerciais, praças de alimentação etc.

As PESSOAS AUTORIZADAS têm liberdade para apresentar alternativas para o aproveitamento e utilização dos espaços para outras finalidades, e deverão, nesses casos, apresentar os respectivos estudos de viabilidade, projetos de engenharia, estudos de mercado, estudos 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 MUNICÍPIO e a respectiva inclusão no versão final do projeto utilizado no processo licitatório para a concessão.

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

e) Matriz de Riscos e Quantificação de riscos transferidos ao parceiro privado, incluindo:

I) identificação, caracterização, impactos, custos e mitigação dos riscos relacionados com a gestão, operação e manutenção dos equipamentos objeto do estudo;

II) identificação, detalhamento e sugestão de compartilhamento dos principais riscos associados ao projeto;

III) análise das implicações jurídicas associadas à repartição de riscos contemplada na matriz elaborada, por meio da identificação do mecanismo contratual do qual a referida alocação poderia ser efetivada;

IV) análise de Sensibilidade e Simulação de Monte Carlo, com a evidenciação das situações onde o Valor Presente Líquido do projeto pode ser negativo, sua probabilidade de ocorrência, assim como o desenvolvimento de estratégias alternativas para o enfrentamento dessas situações.

F) Estudos de Ganhos de Eficiência - Estudos apresentando os ganhos de eficiência derivados do tipo de contratação escolhida, incluindo:

I) construção de um comparador do setor público, incluindo os riscos transferíveis, que reflita os benefícios líquidos, ou custos líquidos, da gestão, operação e manutenção por meio da execução direta Governo;

II) análise do custo benefício (Value for Money);

III) construção de um fator de comparação privado que permita a comparação com o setor público;

IV) descrição e análise de fatores qualitativos que não tenham sido valorados na elaboração dos comparadores;

V) comparação das alternativas de modelagem jurídico-institucional, indicando justificadamente aquela que apresenta o melhor custo/benefício social e econômico.

G) Critérios de remuneração e mecanismos de pagamento da parceria - definição dos critérios de remuneração e seus mecanismos de pagamento desenvolvidos para o projeto de parceria que deve trazer:

I) a obtenção de melhores resultados para a CODEMAR;

II) o assegurado retorno sobre o investimento;

III) a mitigação dos riscos de demanda associados aos eventos artísticos e esportivos;

IV) o incentivo à eficiência operacional e comercial do parceiro privado;

- VI) aumento da competição na licitação.

2.3 . Da apresentação dos Estudos

2.3.1. Caderno 1 | Estudo de Mercado

Devido à distância que o Município de Maricá estará da capital do Rio de Janeiro, e de outros centros de interesse logístico, bem como pelo notável apelo turístico da região, acredita-se na capacidade do aeroporto desta cidade para a melhoria do serviço da aviação executiva, de carga e de passageiros no MUNICÍPIO.

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 etc.

I. Avaliação de demanda

Deverá contemplar:

- a) apresentação da inserção do aeroporto na malha local, evidenciando a sua interface com outros modos de transporte existentes e a integração desses aos serviços do aeroporto (ex: rodovias, ferrovias ou outros meios de transporte que possibilitem o acesso ao aeroporto), bem como a utilização de heliponto para conectar os usuários aos diversos destinos de negócios dessas regiões.
- b) 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 de talhada do perfil de utilização da infraestrutura, seja dos passageiros, das cargas processadas ou do tipo de tráfego aéreo.
- c) análise de viabilidade e competição intermodal (com 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 aeroporto se insere na malha aérea doméstica e internacional brasileira após a concessão (planejamento do modelo de negócio de serviços aéreos para o aeroporto).
- d) projeção de demanda, considerando separadamente cada segmento entre passageiros, aeronaves, cargas e suprimentos; aviação comercial, executiva, cargueira e offshore, bem como perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.) ao longo de um período sugerido de projeção de XX anos, com avaliação da relação do crescimento econômico e com o desenvolvimento de outros aeroportos que estejam nas mesmas regiões geográficas de influência.
- e) projeção de demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento) ao longo de um período sugerido de 25 (vinte e cinco) anos.
- f) a evolução das demandas (irrestrita anual e de hora-pico) considerando eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos preliminares de engenharia e afins. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda, constar os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos

técnicos, inclusive testes estatísticos e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo Poder Concedente.

II. Análise de Benchmarking de demanda

- a) deverá contemplar a análise de aeroportos com características similares ao aeroporto objeto do estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, 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, para aviação regular e não-regular, doméstica e internacional.

III. Avaliação de Receitas

- a) deverá contemplar a forma de remuneração pelos bens ou serviços disponibilizados, observada a natureza do instituto escolhido para viabilizar a parceria, avaliando as fontes de receita e de como serão apropriadas e evoluirão ao longo do período da concessão, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias, da exploração de atividades ligadas à aviação civil, das atividades comerciais no aeroporto e da exploração das áreas no sítio aeroportuário.

2.3.2. Caderno 2 | Estudos de Engenharia e afins

O relatório de Estudos de Engenharia e afins deverá conter o inventário das condições existentes no aeroporto; análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário; e estimativa de custos de investimento, 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 etc.

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

I. Cadastro e avaliação dos sítios aeroportuários

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

Deverá apresentar as eventuais limitações físicas/operacionais e não- conformidades existentes, considerando as interfaces 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 com as autoridades.

II. Inventário da Condição existente

O relatório de Estudos de Engenharia e afins deverá conter:

- a) o inventário das condições existentes no aeroporto;
- b) análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário;
- c) estimativa de custos de investimento, conforme especificações a seguir.
- d) apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o aeroporto;

- e) apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não-conformidades existentes, considerando as interfaces do aeroporto com os órgãos federais, estaduais e municipais (DECEA, ANAC, órgãos ambientais, Governos Estaduais, Prefeituras, Corpo de Bombeiros etc.), bem como compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre o operador aeroportuário atual com estas autoridades; e
- f) compromissos de regularização de pendências e/ou investimentos firmados entre o operador aeroportuário atual e estas autoridades e/ou terceiros particulares.

A avaliação da capacidade instalada, deverá considerar a demanda atual, as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias necessárias para atender ao balanceamento da infraestrutura e a parâmetros mínimos de nível de serviço adequado, conforme diretrizes estabelecidas para realização dos estudos, especialmente quanto aos seguintes sistemas:

- a) 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 e infraestrutura aeronáutica (central de utilidades).

III. Desenvolvimento do sítio aeroportuário

O desenvolvimento deverá contemplar a apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, considerando alternativas possíveis, tais como o Plano Diretor do Aeroporto, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, contemplando uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação e avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário.

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

IV. Análise de benchmarking da infraestrutura

Deverá ser realizada a análise de aeroportos com características similares aos aeroportos objeto do estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, 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, Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, dos obstáculos e das superfícies limitadoras de obstáculos, do Plano de Zoneamento de Ruído e das restrições de uso do solo e curvas de ruído.

V. Anteprojeto de engenharia

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

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

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

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

Para fins de dimensionamento do terminal de passageiros, deverão ser considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais. Deverá ser apresentado anteprojeto do terminal de passageiros para cada fase/etapa de implantação da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciem a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), quando aplicável.

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

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

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

VI. Definição de indicadores de desempenho

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

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

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

VII. Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)

- I. determinação dos quantitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto básico utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis, observando-se:
- II. preços unitários baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.
- III. a estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto, possuindo precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.
- IV. quando verificada a existência de obras inacabadas no sítio aeroportuário, deverão ser avaliadas as condições das obras e quanto do executado é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do sítio.
- V. os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, com benchmarking de outros aeroportos ou aeródromos semelhantes. Tais custos deverão conter, além dos custos de manutenção e de capital, 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.
- VI. 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.

2.3.3. Caderno 3 | Estudos Ambientais

- a) o relatório de Estudos Ambientais deverá conter uma avaliação da situação socioambiental do aeroporto;
- b) localização;
- c) características do entorno;
- d) análise completa do histórico e da situação atual das licenças ambientais e condicionantes correlatas a obras e operação do aeroporto;
- e) análise da regularidade ambiental e conformidade/inconformidade perante os órgãos fiscalizadores das atividades do Aeroporto e ante o Ministério Público;
- f) análise de autorização para supressão de vegetação e medidas de compensação ambiental;
- g) análise das licenças ambientais das concessionárias;
- h) 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:

- a) avaliação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto as melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental;
- b) descrição dos principais riscos, restrições e impactos socioambientais do plano de desenvolvimento do sítio proposto no estudo de engenharia e estratégias/medidas de mitigação específicas para cada risco identificado;

- c) diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável;
- d) 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
- e) criação de indicadores para avaliar o desempenho da gestão ambiental do operador aeroportuário.

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

I. Viabilidade urbano-ambiental:

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

II. Análise do entorno e passivos ambientais:

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

III. Análise de ocupação e uso do solo:

Deverão ser realizadas análises do Plano Diretor Urbano na área afetada pelo aeroporto, do Plano Básico de Zona Proteção do Aeródromo e da Navegação Aérea, do Plano de Zoneamento de Ruído e das curvas de ruído atual 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.

2.3.4. Caderno 4 | Avaliação Econômico-Financeira

I. Análise de contratos vigentes

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

II. Estimativas de receitas (tarifárias e não tarifárias)

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

Nas proposições de recomendações nas projeções de receitas, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por atividade, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, análise de contratos comerciais (*due dilligence* comercial), com indicações dos racionais utilizados para presunção de sub-rogação ao próximo operador (se for o caso), e

disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo Poder Concedente.

III. Análise de benchmarking e modelo de negócios

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

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

IV. estimativa de custos de operação (OPEX)

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

V. Análise econômico-financeira

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

Deverão ser entregues Planilhas Consolidadas que evidenciem as avaliações econômico-financeiras realizadas e que permitam o cálculo do valor da outorga necessário a que o Valor Presente Líquido do projeto se torne zero, conforme diretrizes definidas pelo MUNICÍPIO. 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.

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.

Solicita-se a projeção pelo período mínimo de **XX** anos para a 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 **XX** anos, os projetos, levantamentos, investigações e estudos poderão apresentar proposta de prazo de concessão inferior ou superior ao indicado, de acordo com a viabilidade econômica verificada, sem prejuízo de outras variações de sensibilidade do projeto.

2.3.5. Caderno 5 | Estudos de viabilidade jurídica

Os estudos deverão apresentar modelagem jurídica em conformidade com os preceitos estabelecidos para o PROJETO neste Termo de Referência, e no Edital, devendo cumprir o que segue:

I. Desenho e estruturação do modelo jurídico

A modelagem jurídica referente ao desenho e estruturação do modelo jurídico apresentado deverá apresentar:

- a) análise jurídica institucional, legal e regulatória pertinentes ao projeto, incluindo aspectos regulatórios ambientais, de patrimônio histórico, de zoneamento, de trânsito e quaisquer outros aspectos de natureza jurídico regulatória aplicáveis;
- b) análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais, necessários e condicionantes da publicação do edital de licitação, indicando as ferramentas jurídicas necessárias para as soluções propostas e formulando suas respectivas minutas, inclusive para fins de alteração legislativa, caso necessária;
- c) análise jurídica dos aspectos tributários do modelo de contratação e operação escolhido, contemplando as diretrizes regulatórias legais e infralegais, municipais, estaduais e federais, e outros aspectos normativos tributários que incidam no projeto;
- d) análise e justificativa jurídica das disposições a serem exigidas na licitação; e
- e) análise jurídica das vantagens socioeconômicas do PROJETO.

A análise e justificativa jurídica das disposições a serem exigidas na licitação indicadas na alínea *d* deverá conter, minimamente, as seguintes informações:

- a) tipo de licitação;
- b) possibilidade e conveniência de se adotar a inversão de fases;
- c) critérios de habilitação técnica, jurídica e financeira dos licitantes considerados adequados;
- d) permissão ou não da participação de consórcios e eventuais limitações;
- e) garantia de proposta;
- f) critérios técnicos objetivos de julgamento das propostas; e

- g) características e condições para a criação de Sociedade de Propósito Específico - SPE, com a política de capital social mínimo a ser mantido durante a execução do contrato;

II. Avaliação de impacto e risco

A modelagem jurídica referente à avaliação de impacto e risco deverá apresentar:

- a) descrição da matriz de risco com a sua adequada alocação entre as partes, análises de consequências, estimativas de probabilidade e medidas mitigadoras, de modo que a alocação do risco seja assumida pela parte capacitada em gerenciá-lo da forma mais econômica possível;
- b) descrição detalhada de direitos, obrigações e encargos das partes;
- c) descrição analítica dos mecanismos de regulação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e
- d) análise jurídica contendo estruturação de sanções e penalizações, mecanismos de fiscalização, mecanismos de resolução de controvérsias, e sugestão de estrutura de garantias e seguro contratuais a serem providas pelo parceiro privado.
- e) descrição de como os indicadores de desempenho jurídico-contratuais serão utilizados para ajuste de remuneração e aplicação de penalidades, de acordo com a modelagem proposta.
- f) o proponente deverá apresentar quadro detalhado de alocação dos principais riscos do projeto, estruturado nos seguintes campos:

Risco: descrição sucinta;

Probabilidade: baixa, média ou alta;

Impacto: financeiro, operacional ou regulatório;

Parte responsável: ente público ou parceiro privado;

Medidas mitigadoras: ações propostas para redução ou compartilhamento do risco.

Esta matriz deverá observar as melhores práticas de contratos de PPP e ser entregue em formato tabular, com indicadores de monitoramento periódico.

III. Minutas de instrumentos jurídicos e demais documentos:

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

- a) Minutas de leis, decretos e outros atos normativos necessários;
- b) Minuta de edital de licitação da CONCESSÃO e seus anexos, bem como minuta do contrato e seus anexos.

As minutas de Edital e Contrato deverão conter, além das cláusulas obrigatórias previstas no art. 92 da Lei 14.133/2021 e nos arts. 23 e 23-A da Lei nº 8.987/95, os seguintes itens:

- c) definição dos termos do edital e contrato;
- d) disposição e definição dos mecanismos de remuneração vinculados ao desempenho e fontes de receitas do parceiro privado;
- e) possíveis contrapartidas a serem revertidas ao MUNICÍPIO em razão da exploração da área e dos serviços prestados, tais como mecanismos de pagamento de outorga ou compartilhamento de receitas ou lucros;
- f) mecanismos de fiscalização e regulação do contrato;
- g) estrutura de garantias de proposta da licitação e de execução contratual;
- h) bens reversíveis;

- i) aspectos tributários contratuais;
- j) mecanismos que disciplinem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- k) previsão e definição dos índices de desempenho a serem considerados e o condicionamento do pagamento proporcional ao atendimento dos indicadores de desempenho que deverão ser mensuráveis, auditáveis e estar vinculados às metas quantitativas e qualitativas do objeto contratual;
- l) estabelecimento de regras de pagamento de outorga e compartilhamento de receitas vinculadas ao desempenho na execução do contrato;
- m) indicação de procedimentos necessários para garantir o direito dos usuários;
- n) modelo de termo de Integridade, anexo ao Edital, em respeito às disposições da Lei 12.846/2013 e dos Decretos Federais 3.678/2000, 4.410/2002, 5.678/2006 e 8.420/2015 e demais legislações Municipais que incidam sobre a matéria;
- o) edital deverá conter dispositivo que condicione a assinatura do contrato de concessão pelo vencedor da licitação ao ressarcimento dos valores relativos à elaboração dos ESTUDOS, observados os termos e condições do EDITAL, bem como as disposições do Art. 13 da Lei 9.074/95 e do Art. 21 da Lei 8.987/95;
- p) a minuta de contrato deverá conter o valor estimado do contrato e o período de duração (prazo da concessão);
- q) a minuta de contrato deverá conter anexo denominado “PLANO DE EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO”, que conterá o conjunto de informações técnicas e operacionais exigidos pela CONCESSIONÁRIA, abrangendo as diretrizes e requisitos mínimos para elaboração do plano de negócios para a exploração do Aeroporto.

3. VISITA TÉCNICA FACULTATIVA

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

Os interessados e PROPONENTES AUTORIZADOS deverão manifestar interesse em realizar a visita técnica mediante requerimento à Comissão Especial] de Licitação do Aeroporto de Maricá/RJ, por meio do e-mail chamamento.publico@codemar-sa.com.br com antecedência mínima de 5 (cinco) dias.

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

Poderão ser feitas quantas visitas técnicas forem necessárias, a critério do INTERESSADO ou PROPONENTE AUTORIZADO, com a participação de quantas pessoas julgarem necessárias, respeitadas eventuais impossibilidades de ordem técnica, devidamente justificadas pelo Poder Público. As pessoas participantes deverão estar relacionadas no requerimento de visita. O transporte do pessoal indicado pelo INTERESSADO e pelo PROPONENTE AUTORIZADO aos locais da visita técnica ocorrerá por conta destes.

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Os estudos e demais documentos que comporão as manifestações de interesse deverão ser entregues, no PRAZO DE 90 (NOVENTA) DIAS contados da publicação da respectiva AUTORIZAÇÃO, observados demais requisitos previstos no edital.

Maricá, 11 de agosto de 2025.

Marta Magge
Diretoria de Operações
Aeroporto de Maricá
CODEMAR – Maricá Desenvolvimento