



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Gabinete do Ministro

TERMO DE AUTUAÇÃO

CONFERIDO

Processo autuado sob o n. **00055.002038/2015-76**, que trata da realização de intervenções de macro-drenagem na Bacia do Rio Ipatinga do Aeroporto de Salvador, nos limites dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas, garantindo a segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas, constituído inicialmente com 17 (dezesete) folhas, devidamente numeradas e rubricadas.

- “OFÍCIO/RG/DF/Nº 0070/2015”, de 15 de setembro de 2015, acostado à fl. 1;
- Cópia do “Ofício nº 542/SBSV/2015”, de 13 de maio de 2015, acostada à fl. 2;
- Cópia do “Ofício nº 104/2015 – DIHAB/COREF”, de 12 de março de 2015, acostada à fl. 3;
- Cópia do “Ofício nº 133/2015/DIHAB”, de 02 de abril de 2014, acostada à fl. 4;
- Cópia do “Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF”, de 18 de março de 2015, acostada à fl. 5;
- Nota Técnica Específica, de março de 2015, acostada às fls. 6 à 8;
- Mapas, acostado às fls. 9 à 13;
- Memorial descritivo, acostado às fls. 14 e 15; e
- Mapas, acostado às fls. 16 e 17.

Data: 24 de setembro de 2015.


MARCO DELGADO
Assessor





OFÍCIO/RG/DF/Nº 0070/2015

Brasília/DF, 15 de Setembro de 2015.

A Sua Ex^a. o Senhor Ministro do Estado Eliseu Padilha

C/c : Secretário Executivo Guilherme Ramalho

Conforme entendimento estabelecido; de ordem do Secretário Chefe da Casa Civil da Bahia Bruno Dauster encaminhamos a documentação para anuência deste Ministério para realização de intervenções de macro-drenagem na Bacia do Rio Ipitanga na região do Aeroporto de Salvador, nos limites dos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, garantindo a segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas.

Na oportunidade, renovo a Vossa Senhoria os meus protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,


JONAS PAULO DE OLIVEIRA NERES
Representante do Governo da Bahia em Brasília



BAHIA
GOVERNO DO ESTADO

OFICIO Nº 007/2015

12 de Setembro de 2015

A Sua Excelência, Senhor Ministro da Defesa, Brasília

Caro Senhor Ministro, Excmo. Sr. Ministro

Conforme solicitado pelo Senhor Ministro da Defesa, a Comissão de Acompanhamento e Monitoramento da Atividade de Defesa (COMAD) realizou, no dia 11 de setembro de 2015, uma reunião com o Senhor Ministro da Defesa, a fim de discutir a implementação do Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) na Força Aérea Brasileira. A reunião foi realizada no Palácio do Planalto, em Brasília, e contou com a presença de representantes da COMAD, da Força Aérea Brasileira e do Ministério da Defesa. O Senhor Ministro da Defesa destacou a importância do SGQ para a melhoria da qualidade dos serviços prestados pela Força Aérea Brasileira e solicitou que a COMAD apresentasse um plano de implementação do SGQ no prazo de 60 dias.

Atenciosamente,

Assessoria

JOÃO PAULO DE OLIVEIRA MENEZES
Representante do Governo do Estado da Bahia

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Aviação Civil - SAC-PR

PROTOCOLO

RECEBIDO EM 15/09/15

Às 16h50

Por: *[Assinatura]*

José Alves Montalvão Néri
Supervisor

COINF/CGPEL/DEADI/SE/SAC-PR

Recebemos em 16/09/15

Às 09h31

[Assinatura]

Assinatura



Ofício n.º 542/SBSV/2015

Salvador, 13 de maio de 2015.

Senhor DEUSDETE FAGUNDES DE BRITO,
Diretor de Habitação e Urbanismo Integrada - DIHAB
Rua Edgar Santos, 936 – Narandiba.
Salvador/BA

Assunto: Informações para instalação de empreendimentos em artes sobre a jurisdição da INFRAERO.
Ref.: Ofício nº 104/2015-DIHAB/COREF

Prezado Senhor,

Em atenção ao documento da referência, encaminho algumas considerações da Superintendência de Negócios em Áreas Externas e Serviços Aéreos – DCES e da Superintendência de Aeroportos DAAA, na Sede da Infraero em Brasília.

- 1) A área pleiteada encontra-se em tratativas entre a Infraero e o Ministério Público do Estado da Bahia – MPE/BA desde 2011, com tratativas ainda em curso;
- 2) Sobre o tema, cumpre informar que a Infraero já noticiou ao Ministério Público a sua intenção na utilização da área em comento para desenvolvimento de empreendimentos comerciais;
- 3) Foi elaborado Estudo Técnico de Viabilidade Econômico, visando a exploração comercial da área em questão;
- 4) Ações estão sendo adotadas por parte da Infraero para que haja a concessão de uso da área, cujo instauração do processo licitatório está condicionada à finalização da prospecção de possíveis investidores interessados na exploração da referida área;
- 5) E destaca a importância financeira do projeto comercial em desenvolvimento para o Aeroporto de Salvador quanto para a Rede Infraero.

Pelos motivos expostos, as Superintendências acima citadas, juntamente com a Gerência de Negócios Comerciais – SVNC, se posicionam contrárias ao pleito de cessão da área em comento.

Atenciosamente,


JOSE CASSIANO FERREIRA FILHO
Superintendente do Aeroporto Internacional de Salvador
Deputado Luís Eduardo Magalhães



CONDER
Companhia de Desenvolvimento
Urbano do Estado da Bahia

Ofício nº 304 / 2015 – DIHAB/ COREF

Salvador, 12 de março de 2015.

À Superintendência do Aeroporto Internacional de Salvador

Sr. José Cassiano Ferreira Filho

Prezado Superintendente:

A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia/CONDER irá executar o empreendimento de macrodrenagem denominado Intervenção Integrada para o manejo de águas pluviais nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas – Bahia, conforme Nota Técnica e projeto anexo.

Para tanto, se faz necessário que essa instituição se manifeste sobre a dominialidade da área, a qual está prevista para a implantação do Reservatório de Amortecimento nº 03, conforme planta acostada.

A brevidade na resposta facilitará o início das obras que já se encontram com ordem de serviço assinada.

Ressaltamos que este assunto já fora abordado em reunião nessa Superintendência, datada de 08/10/2013, com a presença dos Srs: Ubiratan Cardoso, Dr. Claudio O. Torres pela CONDER, Dr. Cezar Wagner pela Casa Civil e Dr. Jarbas Pinheiro Meira por essa instituição.

Atenciosamente,


Deusdete Fagundes de Brito

Diretor de Habitação e Urbanização Integrada

 INFRAERO-SBSV
Prot. Ost. nº 1129
12/03/15 16/00

COREF-MAR/03/2015

Ofício nº 33/2015/DIHAB

Salvador, 02 de Abril de 2014.



A

INFRAERO

Dr. José Cassiano Ferreira Filho

M.D. Superintendente - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

C/C

JARBAS PINHEIRO MEIRA

Assessor da Superintendência Regional – SRCE

REF.: Anuência/Cessão de Uso de área – INFRAERO/SPU/GOV. ESTADO.

Assunto: Conforme reunião ocorrida em 1º/04/2015

Prezados Senhores,

Conforme tratativas o Governo do Estado da Bahia através da CONDER tem o propósito de realizar empreendimento de macrodrenagem denominado INTERVENÇÕES INTEGRADAS PARA O MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS NOS MUNICÍPIOS DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS - BAHIA.

As ações para mitigação das cheias nas áreas urbanas da Cidade de Lauro de Freitas – BA contemplam intervenções no Rio Ipitanga, canais de macrodrenagem e implantação de reservatórios de amortecimento com parques urbanos, dentre eles o RA-3 - Reservatório de Amortecimento 3.

Solicitamos a SPU – SUPERINTENDÊNCIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO Cessão Provisória e autorização para execução das obras na área da bacia RA- 03, localizado no rio Ipitanga trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m2, através do Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF de 18/03/2015, apensado a este.

Através desta solicitamos a Infraero a Anuência visando à referida execução das obras comprometendo-se o Anuente e Cessionário Permanente a preservar esta bacia de detenção para a funcionalidade a que se destina conforme características apresentadas neste documento.

Anexo encontra-se o desenho (CIP-001-PB-DE-130-TP-002 R-00) do parque na área em questão com o destaque para as seguintes informações: cotas topográficas, cota de implantação do fundo do reservatório e cotas dos N.A. Máximo e N.A. de Segurança.

Ressaltamos que a brevidade desta Anuência é de relevante importância para a execução do projeto, tendo em vista o caráter de prevenção a desastres naturais no qual se enquadra esta intervenção.

Seguimos à disposição para os esclarecimentos que sejam necessários.

Cordialmente,


Claudio de Oliveira Torres

Superintendente

Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada

Ofício nº 108/ 2015 – DIHAB/ COREF

Salvador, 18 de março de 2015.

Ilustríssima Senhora

Dra. Claudia Meire Cunha de Salles

Superintendente

Superintendência do Patrimônio da União – SPU / BA

PROV. 108/2015
Em 18/03/2015
CCL
Eliandro Carmo dos Santos
Ass. Op. Serv. Jurídico - Ass. 122/127



Senhora Superintendente:

A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia/ CONDER, irá executar o empreendimento de macrodrenagem denominada Intervenção Integrada para o Manejo de Águas Pluviais, nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas – Bahia, conforme Nota Técnica e Projeto anexos.

Considerando que o projeto será composto também por 06 (seis) bacias de retenção, como consta na referida Nota Técnica; solicitamos autorização para execução das obras na área da bacia RA-03, localizado no rio Ipitanga trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m², área de propriedade da União.

Ressaltamos que a brevidade da autorização, será de relevante importância para agilidade da execução do projeto, tendo em vista, o mesmo já se encontrar com recursos liberados pela CAIXA, e Ordem de Serviço assinada.

Atenciosamente,


Claudio de Oliveira Torres

Superintendente

Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada



AÇÃO / OBJETO: RDC-Contratação Integrada para elaboração de projetos, básico e executivo, e execução de obras de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no rio Ipitanga e afluentes, nos municípios de Lauro de Freitas/Salvador- BA.

MUNICÍPIO:

Salvador/Lauro de Freitas

CONTRATO CEF Nº 406146-41

ELABORADO POR:
CONDER/DiHab

DATA DA INFORMAÇÃO:
Março / 2015

I. INFORMAÇÕES TÉCNICAS:

1. VISÃO GERAL DAS INTERVENÇÕES:

➤ **Implantação de 6 reservatórios de amortecimento (bacias de retenção)**

- Bacia de Retenção 1 (RA-1) – localizado no Rio Ipitanga, próximo a Barragem Ipitanga I;
- Bacia de Retenção 2 (RA-2)– localizado no Rio Ipitanga, 0,7 km a jusante do reservatório anterior;
- Bacia de Retenção 3 (RA-3)– localizado no Rio Ipitanga a montante das adutoras na primeira ponte da Estrada do Coco;
- Bacia de Retenção 4 (RA-4) – localizado no Rio Ipitanga, 2,5 km a jusante do reservatório anterior;
- Bacia de Retenção 5 (RA-5) – localizado no Rio Itinga ou Areia, aproximadamente 1,8 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
- Bacia de Retenção 6 (RA-6)– localizado no Rio Caji-Picuaia, aproximadamente 1,0 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
- Aumento da macro-rugosidade do Rio Ipitanga.

- **Aumento da capacidade de escoamento da calha do rio Ipitanga**
- Ampliação da seção do Rio Ipitanga através do desassoreamento do trecho entre a segunda ponte da Estrada do Coco e sua foz no Rio Joanes;
- Implantação de quatro bueiros tipo *tunnel liner* (método não destrutivo) com diâmetro de 2,20 m na segunda ponte da Estrada do Coco.
- **Implantação de parques isolados e parque linear**
 - Parque Sítio das Palmeiras (RA-1); Parque Beira Rio (RA-2); Parque Rosa dos Ventos (RA-3); Parque Alameda dos Ingazeiros (RA-4); Parque da Mata (RA-5); Parque das Águas (RA-6); Parque Linear do Rio Ipitanga.
- **Implantação de Canais de Macrodrenagem**

Além da intervenção requerida no Rio Ipitanga – corpo receptor e linha de escape da drenagem de Lauro de Freitas - afigura-se necessário executar as obras indicadas no

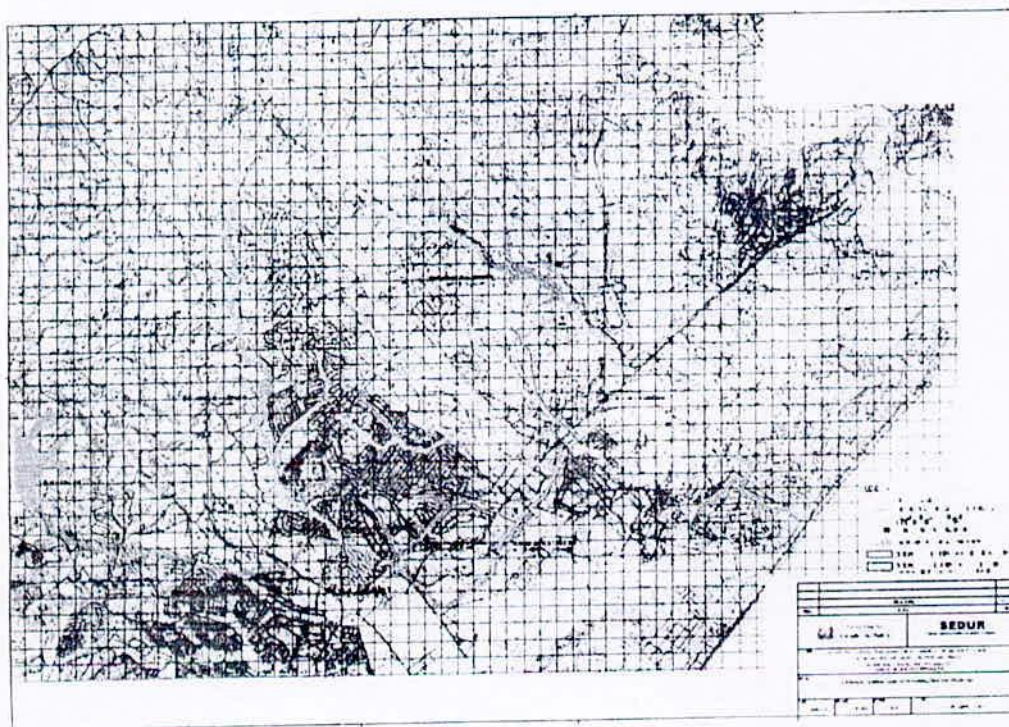
Quadro, apresentado a seguir. Trata-se de uma série de pequenos canais que recebem a micro drenagem e encaminham a descarga correspondente para o Rio Ipitanga. Esses canais se desenvolvem no interior do perímetro urbano quase sempre paralelos ao sistema viário, cruzando as vias transversais que delimitam as quadras. Nessas passagens receberão laje de tampa para permitir a circulação. Essa disposição de modo geral é favorável à manutenção, principalmente à limpeza.

Quadro – Relação dos Canais de Macrodrenagem

BACIA	ÁREA	VAZÃO Q ₂₀	CANAL	
	(km ²)	(m ³ /s)	L (m)	SEÇÃO
Jaraguá	0,61	7,90	755,00	retangular
Santa Júlia	0,18	2,91	460,00	retangular
Jardim dos Pássaros	0,55	7,02	870,00	retangular
Xangô Oxalá	0,23	3,578	382,00	retangular
Caji da Urbis	1,30	6,10	1.565,00	retangular
Fazendão	0,53	6,88	222,00	retangular
Horto	0,35	3,29	704,00	retangular
Lagoa dos Patos	0,55	4,56	1.140,00	retangular
Japonês	0,24	2,61	767,00	retangular



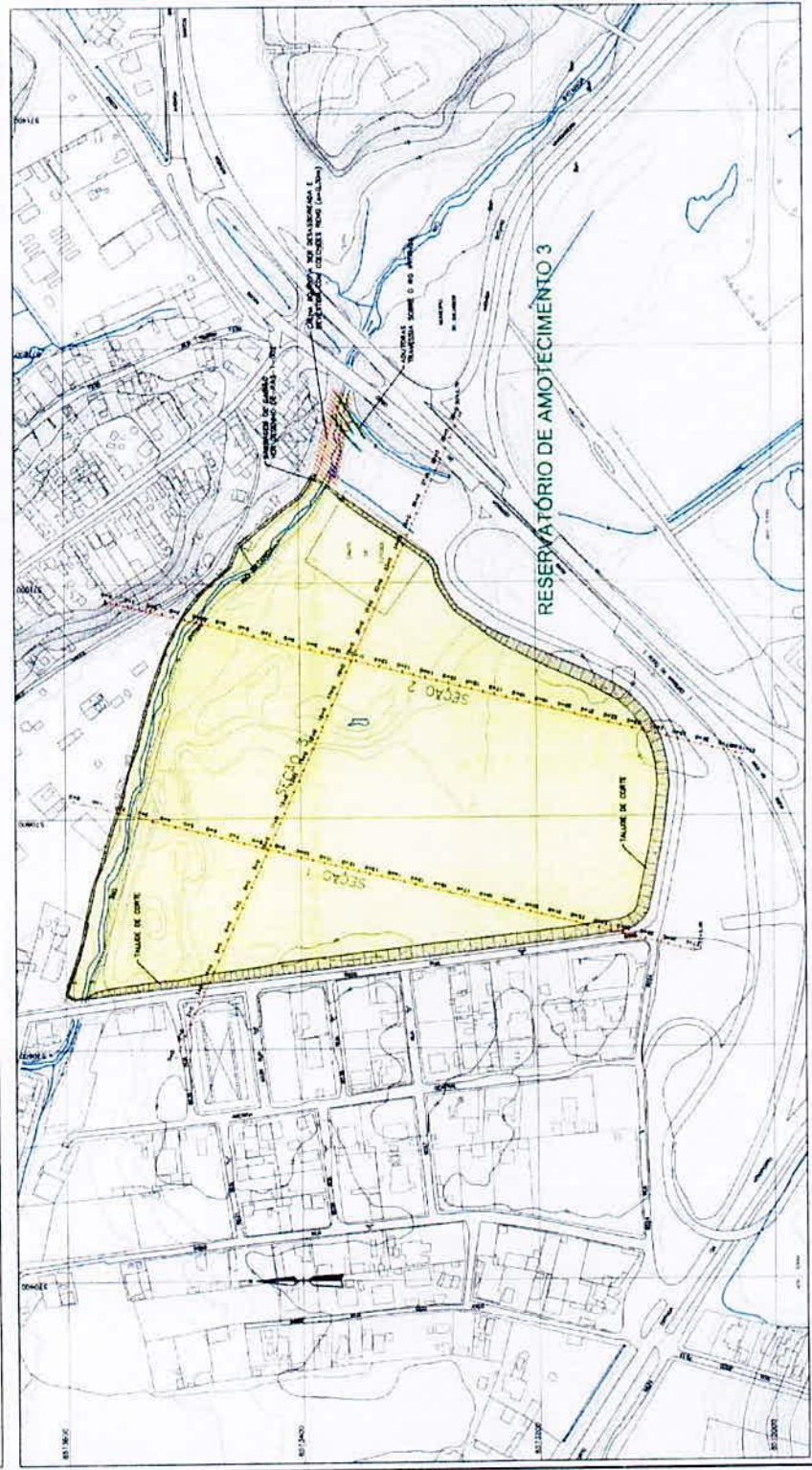
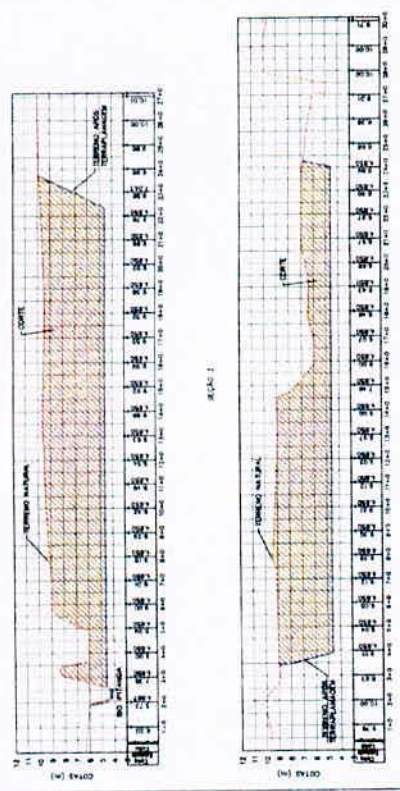
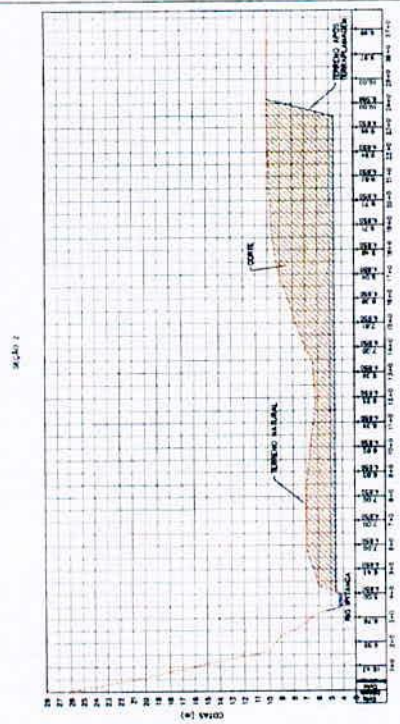
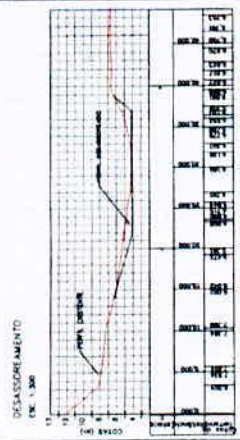
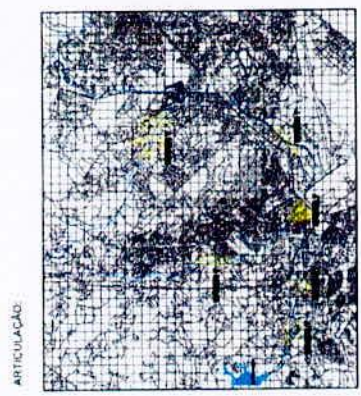
➤ Arranjo Geral do Empreendimento

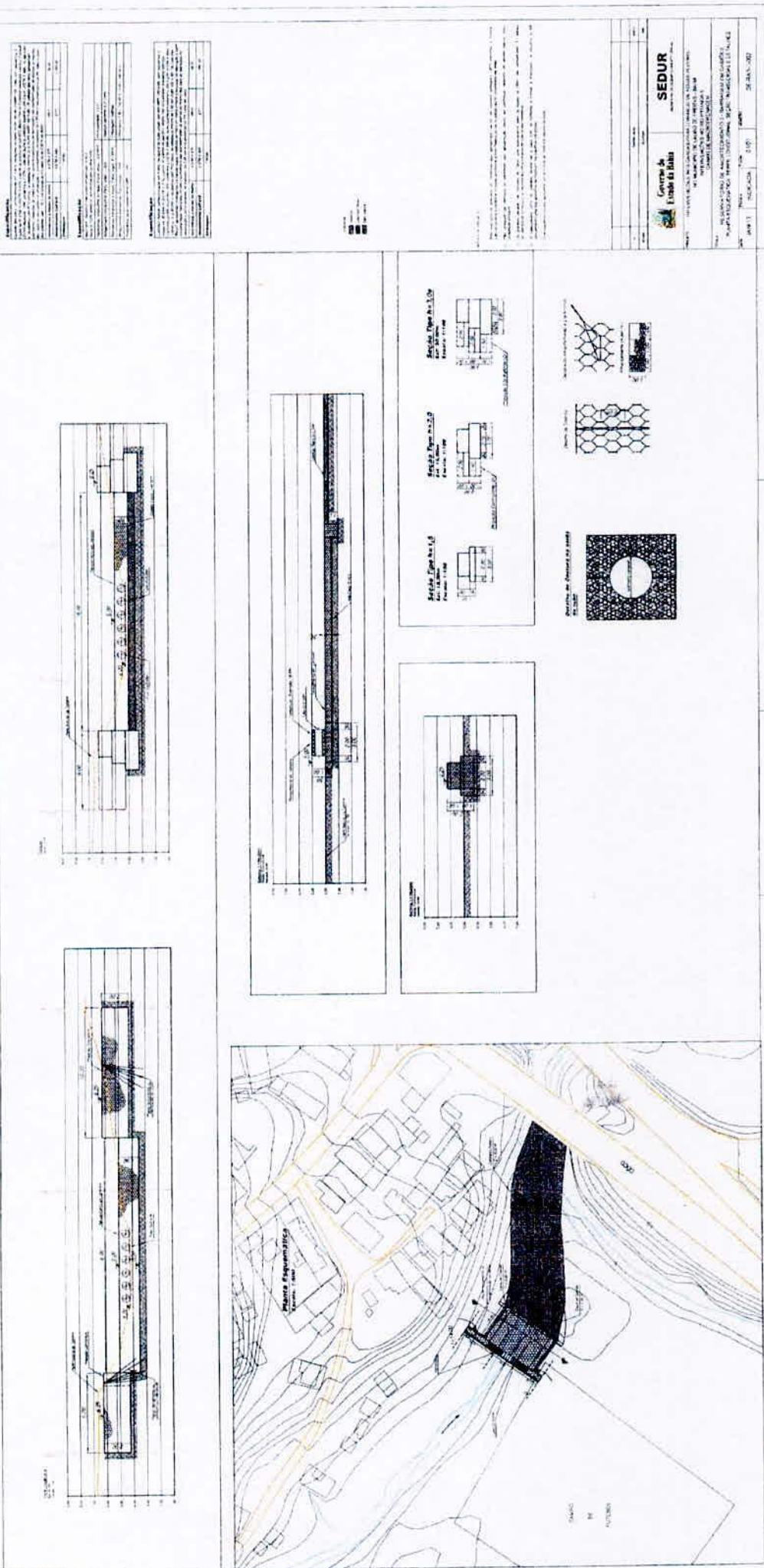


2. POPULAÇÃO BENEFICIADA: 157.000 habitantes / 47.575 famílias.
3. INVESTIMENTOS: R\$ 188.382.187,50 (PAC/FGTS + 5% contrapartida Gov. Est.)
4. PRAZO DE EXECUÇÃO: 24 meses
5. CONTRATO CONDER: 102/14 – Publicado no D.O.E. em 29/08/2014
6. ORDEM DE SERVIÇO: 27/10/2014
6. STATUS: Contrato Ativo / Em Execução

Claudio de Oliveira Torres
Claudio de Oliveira Torres
Superintendente
DIHAB - CONDER

Governo do Estado da Bahia 		SEDUR SECRETARIA DE ENGENHARIA DE DRENAÇÃO URBANA	
PROJETO: INTERVENÇÕES INTEGRADAS PARA O MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR - BAHIA INTERVENÇÕES NO RIO SANTANA E CANAL DE MANEJO DE ÁGUAS			
TÍTULO: RESERVATÓRIO DE AMOTECIMENTO 3 PONTE E SEÇÕES			
DATA:	REVISÃO:	DESENHO:	07/01
JAN/13	1/2000	1/2000	1/2000







RESERVATÓRIO DE AMORTECIMENTO 3

 Poligonal do projeto

Fonte:
Ortofotos, Logradouros (SICAD-PMS, 2006)
Base Cartográfica (CONDER, 2002)
SISTEMA DE COORDENADA: SAD 1969 UTM Zona 24S
PROJEÇÃO: TRANSVERSE MERCATOR
Setor: REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA
Este produto não constitui, sob qualquer regime, um compromisso para
fins de comercialização ou reposição a terceiros.
Data: 04/03/2015



CONDER
Companhia de Desenvolvimento
Urbano do Estado da Bahia



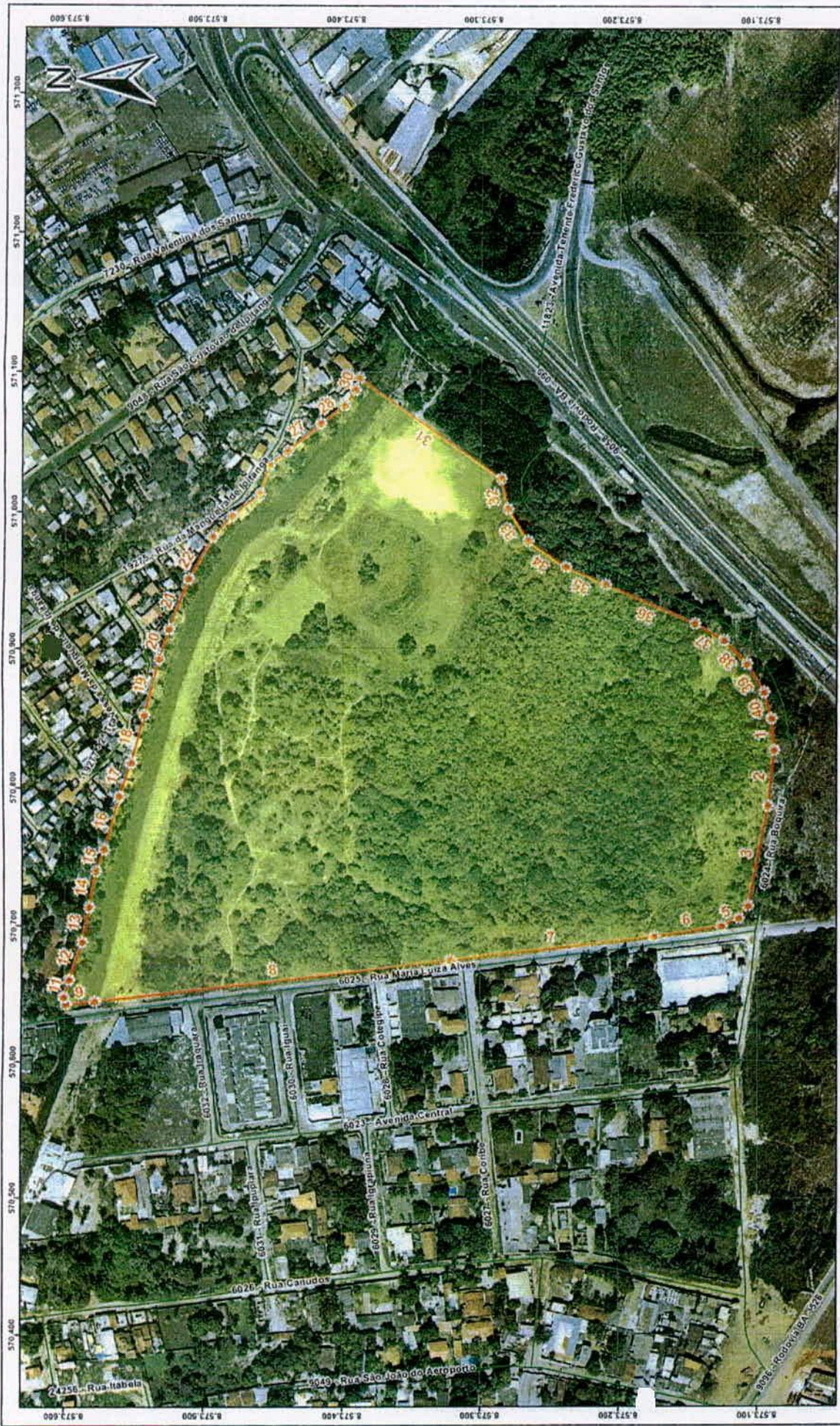
CONDER
Companhia de Desenvolvimento
Urbanos da Estado da Bahia



BACIA DE DETENÇÃO - RA-3

Fonte: Ortofotos, Logradouros (SICAD-PM5, 2006)
Base Cartográfica (CONDER, 2002)
SISTEMA DE COORDENADA: SAD 1959 UTM Zona 24S
PROJEÇÃO: TRANSVERSE MERCATOR
Sob: REGULARIZAÇÃO FUNDIARIA
Data: 18/03/2015
Escala: 1:50.000
Projeto: 18/03/2015
Escala: 1:50.000

Vértices
Poligonal de Projeto





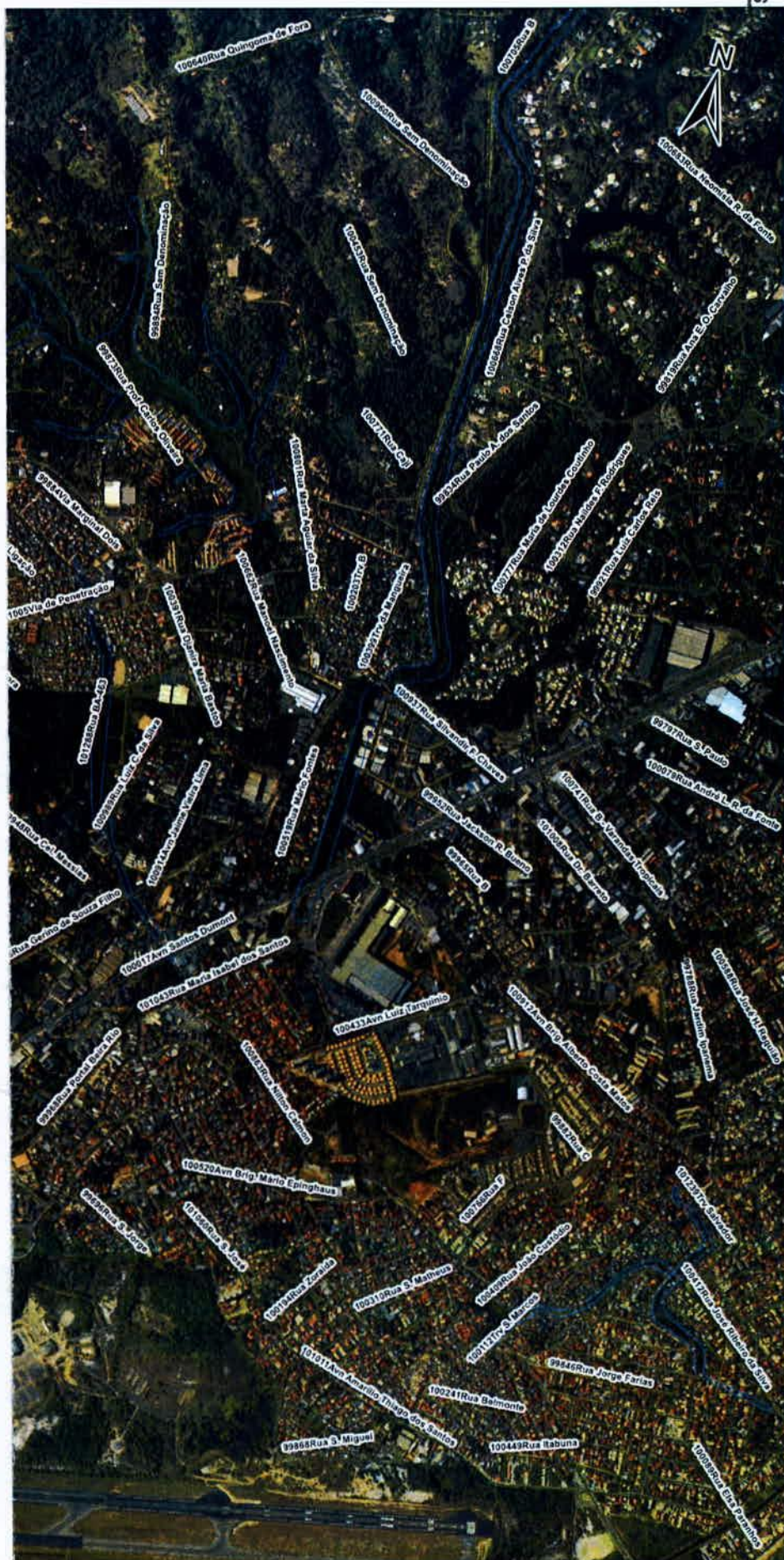
MEMORIAL DESCRITIVO

PROJETO: RESERVATÓRIOS DE AMORTECIMENTO
ÁREA (m²): 146.262,33
PERÍMETRO (m): 1.558,41
ESTADO: BAHIA
MUNICÍPIO: SALVADOR

DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO

Partindo do ponto 1, definido pela coordenada plana UTM 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, referida ao meridiano central 39° WGr, Datum SIRGAS 2000, seguindo com distância de 41,013m e azimuth plano de 276°47'23,489", chega-se ao ponto 2 de coordenada 8573087,4509m norte e 570827,13131m leste, seguindo com distância de 73,648m e azimuth plano de 281°7'1,506", chega-se ao ponto 3 de coordenada 8573092,2998m norte e 570786,40596m leste, seguindo com distância de 11,159m e azimuth plano de 306°8'19,333", chega-se ao ponto 4 de coordenada 8573106,5002m norte e 570714,1402m leste, seguindo com distância de 13,56m e azimuth plano de 335°3'20,642", chega-se ao ponto 5 de coordenada 8573113,0808m norte e 570705,12863m leste, seguindo com distância de 49,278m e azimuth plano de 351°51'54,149", chega-se ao ponto 6 de coordenada 8573125,3763m norte e 570699,40974m leste, seguindo com distância de 148,442m e azimuth plano de 353°14'14,052", chega-se ao ponto 7 de coordenada 8573174,1587m norte e 570692,4366m leste, seguindo com distância de 258,727m e azimuth plano de 353°14'58,340", chega-se ao ponto 8 de coordenada 8573321,5675m norte e 570674,95632m leste, seguindo com distância de 20,819m e azimuth plano de 354°28'0,855", chega-se ao ponto 9 de coordenada 8573578,5009m norte e 570644,54416m leste, seguindo com distância de 5,506m e azimuth plano de 69°53'23,343", chega-se ao ponto 10 de coordenada 8573599,2232m norte e 570642,53674m leste, seguindo com distância de 13,887m e azimuth plano de 107°54'57,025", chega-se ao ponto 11 de coordenada 8573601,1163m norte e 570647,70685m leste, seguindo com distância de 28,789m e azimuth plano de 108°30'31,554", chega-se ao ponto 12 de coordenada 8573596,8443m norte e 570660,92079m leste, seguindo com distância de 26,143m e azimuth plano de 101°8'6,396", chega-se ao ponto 13 de coordenada 8573587,7053m norte e 570688,22026m leste, seguindo com distância de 26,106m e azimuth plano de 100°43'1,089", chega-se ao ponto 14 de coordenada 8573582,6566m norte e 570713,87079m leste, seguindo com distância de 16,611m e azimuth plano de 111°5'59,155", chega-se ao ponto 15 de coordenada 8573577,802m norte e 570739,52133m leste, seguindo com distância de 40,036m e azimuth plano de 105°46'53,967", chega-se ao ponto 16 de coordenada 8573571,8222m norte e 570755,01847m leste, seguindo com distância de 25,719m e azimuth plano de 108°58'14,087", chega-se ao ponto 17 de coordenada 8573560,9336m norte e 570793,54528m leste, seguindo com distância de 35,65m e azimuth plano de 105°35'58,188", chega-se ao ponto 18 de coordenada 8573552,5726m norte e 570817,86778m leste, seguindo com distância de 41,812m e azimuth plano de 104°32'36,932", chega-se ao ponto 19 de coordenada 8573542,9858m norte e

570852,20493m leste, seguindo com distância de 22,765m e azimuth plano de 108°25'21,528", chega-se ao ponto 20 de coordenada 8573532,486m norte e 570892,67754m leste, seguindo com distância de 39,168m e azimuth plano de 110°43'25,795", chega-se ao ponto 21 de coordenada 8573525,2917m norte e 570914,27589m leste, seguindo com distância de 35,015m e azimuth plano de 119°15'12,761", chega-se ao ponto 22 de coordenada 8573511,4315m norte e 570950,90989m leste, seguindo com distância de 20,517m e azimuth plano de 132°17'23,351", chega-se ao ponto 23 de coordenada 8573494,3207m norte e 570981,45892m leste, seguindo com distância de 25,431m e azimuth plano de 141°36'50,305", chega-se ao ponto 24 de coordenada 8573480,5155m norte e 570996,63613m leste, seguindo com distância de 21,534m e azimuth plano de 108°25'21,574", chega-se ao ponto 25 de coordenada 8573460,5813m norte e 571012,42788m leste, seguindo com distância de 16,615m e azimuth plano de 141°38'3,594", chega-se ao ponto 26 de coordenada 8573453,7758m norte e 571032,85873m leste, seguindo com distância de 31,316m e azimuth plano de 140°55'43,057", chega-se ao ponto 27 de coordenada 8573440,7483m norte e 571043,17151m leste, seguindo com distância de 21,803m e azimuth plano de 142°38'28,168", chega-se ao ponto 28 de coordenada 8573416,4358m norte e 571062,90956m leste, seguindo com distância de 13,349m e azimuth plano de 123°24'49,424", chega-se ao ponto 29 de coordenada 8573399,1058m norte e 571076,13963m leste, seguindo com distância de 8,931m e azimuth plano de 111°49'38,161", chega-se ao ponto 30 de coordenada 8573391,755m norte e 571087,282m leste, seguindo com distância de 126,255m e azimuth plano de 215°11'44,855", chega-se ao ponto 31 de coordenada 8573388,4343m norte e 571095,57289m leste, seguindo com distância de 21,954m e azimuth plano de 256°44'55,435", chega-se ao ponto 32 de coordenada 8573285,2604m norte e 571022,80306m leste, seguindo com distância de 27,32m e azimuth plano de 237°35'51,044", chega-se ao ponto 33 de coordenada 8573280,2279m norte e 571001,43319m leste, seguindo com distância de 33,36m e azimuth plano de 214°44'53,528", chega-se ao ponto 34 de coordenada 8573265,588m norte e 570978,36648m leste, seguindo com distância de 31,789m e azimuth plano de 204°19'11,658", chega-se ao ponto 35 de coordenada 8573238,177m norte e 570959,35206m leste, seguindo com distância de 70,527m e azimuth plano de 203°44'16,849", chega-se ao ponto 36 de coordenada 8573209,2085m norte e 570946,26018m leste, seguindo com distância de 24,277m e azimuth plano de 209°30'32,348", chega-se ao ponto 37 de coordenada 8573144,6482m norte e 570917,86908m leste, seguindo com distância de 23,77m e azimuth plano de 226°12'6,166", chega-se ao ponto 38 de coordenada 8573123,5208m norte e 570905,91142m leste, seguindo com distância de 23,772m e azimuth plano de 239°20'26,529", chega-se ao ponto 39 de coordenada 8573107,0692m norte e 570888,75478m leste, seguindo com distância de 19,304m e azimuth plano de 253°51'12,966", chega-se ao ponto 40 de coordenada 8573094,9469m norte e 570868,30548m leste, seguindo com distância de 22,731m e azimuth plano de 264°37'45,941", chega-se ao ponto 1 de coordenada 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, ponto inicial da descrição deste perímetro.



Fuente:
Ortofotos, Logradouroes (SICAD-FMS, 2006)
Base Cartográfica (CONDER, 2002)
SISTEMA DE COORDENADA: SAD 1969 UTM Zona 24S
PROYECCIÓN: TRANSVERSA MERCATOR
Setor: REGISTRAÇÃO FUNDIÁRIA
Data: 12/02/2013

ESCALA:

A schematic diagram of a two-dimensional lattice. It shows a grid of points with horizontal and vertical bonds. A central point is labeled 'i'. A bond is labeled 'b'. A unit vector is labeled 'e_b'. A distance is labeled 'r'.

SALVADOR - BAHIA



CONDER
Companhia de Desenvolvimento
Urbano do Estado da Bahia



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Gabinete do Ministro
Assessoria Técnica



Despacho n. 052/2015/GM/SAC-PR

Protocolo n. 00055.002038/2015-76

Em 22 de setembro de 2015.

À Secretaria-Executiva,

De ordem do Senhor Chefe de Gabinete, encaminho a essa Secretaria-Executiva, para análise e manifestação, "OFÍCIO/RG/DF/Nº 0070/2015", de 15 de setembro de 2015, de autoria de Sua Senhoria JONAS PAULO DE OLIVEIRA NERES Representante do Governo da Bahia em Brasília, que encaminha documentação para anuência deste Ministério para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do rio Ipatinga na região do Aeroporto de Salvador, nos limites dos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, garantindo a segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas, localizada no Estado da Bahia.


ROSÂNGELA PATRÍCIO DA SILVA
Assessora

Secretaria de Aviação Civil/PR
Secretaria-Executiva

Recebido em 24/9/15
às 17:26

Mônica

Assinatura



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria-Executiva



DESPACHO

Em 28 de setembro de 2015.

Ao Secretário de Política Regulatória da Aviação Civil

Assunto: **Intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipatinga - Aeroporto de Salvador (SBSV).**

Referência: Processo n.º 00055.002038/2015-76

Por incumbência do Secretário-Executivo, encaminho os autos do processo em epígrafe, para análise e manifestação dessa Secretaria, que trata da solicitação de anuência desta Pasta, pelo Governo do Estado da Bahia, “para a realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipatinga na região do Aeroporto de Salvador, nos limites dos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, garantindo a segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas, localizada no Estado da Bahia”.

Respeitosamente,


CLÁUDIA KATTAR
Chefe de Gabinete



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil



Processo nº 00055.002038/2015-76

Da: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil

Para: Departamento de Outorgas - DEOUT

Assunto: **Intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga – Aeroporto de Salvador (SBSV).**

DESPACHO Nº 746/2015/SPR/SAC-PR

Tendo em vista o despacho da Secretaria-Executiva à fl. 19, encaminho o processo em epígrafe para análise e manifestação.

Brasília, 28 de setembro de 2015.

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA DE POLÍTICA REGULATÓRIA DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS**

TERMO DE JUNTADA POR ANEXAÇÃO

Aos 30 dias do mês de setembro do ano de dois mil e quinze, de ordem do Coordenador – Geral de Convênios, faço juntada aos autos os seguintes documentos:

- Portaria EMAER nº 38/4SC2, de 09 de julho de 2008 (fl. 22);
- Planta de situação (fl. 23);
- Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – ETVE (fls.24-48).

Para constar, lavrei o presente Termo.


GEICIMAR DE SOUSA RODRIGUES
Departamento de Outorgas
SPR/SAC-PR



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA



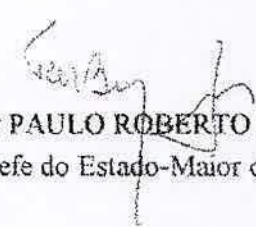
PORTARIA EMAER Nº - 38 /ASC2, DE 09 DE JULHO DE 2008.

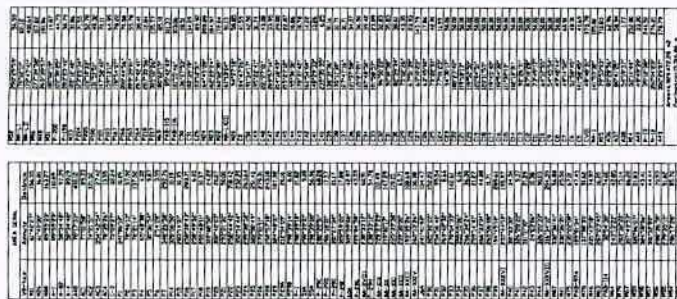
Modifica o Plano de Zoneamento que define as áreas civil e militar do Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães – Salvador – BA.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, alínea "b" do número 2, da Portaria nº 439/GM3, de 5 de junho de 1990, tendo em vista o disposto na Portaria nº 1.202/GC5, de 12 de dezembro de 2003, e considerando o que consta no Processo nº 67220.005489/2007-77, resolve:

Art. 1º Modificar o Plano de Zoneamento que define as áreas civil e militar do Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães –Salvador – BA, delimitado na Planta nº 26.60-P5-F1.2, aprovado pela Portaria nº R-024/GM4, de 10 de dezembro de 1973, de acordo com a Planta nº 67220/F2E542/ /07CO/BA.001, de junho de 2007, do SERPAT-2, e os memoriais descritivos das seguintes áreas: Área Militar 1, de 05 de junho de 2007; Área Militar 2, de 05 de junho de 2007; Área Militar 3, de 05 de junho de 2007; Área Civil 1, de 05 de junho de 2007; Área Civil 2, de 05 de junho de 2007; Área Civil 3, de 05 de junho de 2007; Área Civil 4, de 05 de junho de 2007; e Área Civil 5, de 05 de junho de 2007.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.


Ten Brig Ar PAULO ROBERTO RÖHRIG DE BRITTO
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

1970-1971
 1971-1972
 1972-1973
 1973-1974
 1974-1975
 1975-1976
 1976-1977
 1977-1978
 1978-1979
 1979-1980
 1980-1981
 1981-1982
 1982-1983
 1983-1984
 1984-1985
 1985-1986
 1986-1987
 1987-1988
 1988-1989
 1989-1990
 1990-1991
 1991-1992
 1992-1993
 1993-1994
 1994-1995
 1995-1996
 1996-1997
 1997-1998
 1998-1999
 1999-2000
 2000-2001
 2001-2002
 2002-2003
 2003-2004
 2004-2005
 2005-2006
 2006-2007
 2007-2008
 2008-2009
 2009-2010
 2010-2011
 2011-2012
 2012-2013
 2013-2014
 2014-2015
 2015-2016
 2016-2017
 2017-2018
 2018-2019
 2019-2020
 2020-2021
 2021-2022
 2022-2023
 2023-2024
 2024-2025
 2025-2026
 2026-2027
 2027-2028
 2028-2029
 2029-2030
 2030-2031
 2031-2032
 2032-2033
 2033-2034
 2034-2035
 2035-2036
 2036-2037
 2037-2038
 2038-2039
 2039-2040
 2040-2041
 2041-2042
 2042-2043
 2043-2044
 2044-2045
 2045-2046
 2046-2047
 2047-2048
 2048-2049
 2049-2050
 2050-2051
 2051-2052
 2052-2053
 2053-2054
 2054-2055
 2055-2056
 2056-2057
 2057-2058
 2058-2059
 2059-2060
 2060-2061
 2061-2062
 2062-2063
 2063-2064
 2064-2065
 2065-2066
 2066-2067
 2067-2068
 2068-2069
 2069-2070
 2070-2071
 2071-2072
 2072-2073
 2073-2074
 2074-2075
 2075-2076
 2076-2077
 2077-2078
 2078-2079
 2079-2080
 2080-2081
 2081-2082
 2082-2083
 2083-2084
 2084-2085
 2085-2086
 2086-2087
 2087-2088
 2088-2089
 2089-2090
 2090-2091
 2091-2092
 2092-2093
 2093-2094
 2094-2095
 2095-2096
 2096-2097
 2097-2098
 2098-2099
 2099-2100
 2100-2101
 2101-2102
 2102-2103
 2103-2104
 2104-2105
 2105-2106
 2106-2107
 2107-2108
 2108-2109
 2109-2110
 2110-2111
 2111-2112
 2112-2113
 2113-2114
 2114-2115
 2115-2116
 2116-2117
 2117-2118
 2118-2119
 2119-2120
 2120-2121
 2121-2122
 2122-2123
 2123-2124
 2124-2125
 2125-2126
 2126-2127
 2127-2128
 2128-2129
 2129-2130
 2130-2131
 2131-2132
 2132-2133
 2133-2134
 2134-2135
 2135-2136
 2136-2137
 2137-2138
 2138-2139
 2139-2140
 2140-2141
 2141-2142
 2142-2143
 2143-2144
 2144-2145
 2145-2146
 2146-2147
 2147-2148
 2148-2149
 2149-2150
 2150-2151
 2151-2152
 2152-2153
 2153-2154
 2154-2155
 2155-2156
 2156-2157
 2157-2158
 2158-2159
 2159-2160
 2160-2161
 2161-2162
 2162-2163
 2163-2164
 2164-2165
 2165-2166
 2166-2167
 2167-2168
 2168-2169
 2169-2170
 2170-2171
 2171-2172
 2172-2173
 2173-2174
 2174-2175
 2175-2176
 2176-2177
 2177-2178
 2178-2179
 2179-2180
 2180-2181
 2181-2182
 2182-2183
 2183-2184
 2184-2185
 2185-2186
 2186-2187
 2187-2188
 2188-2189
 2189-2190
 2190-2191
 2191-2192
 2192-2193
 2193-2194
 2194-2195
 2195-2196
 2196-2197
 2197-2198
 2198-2199
 2199-2200
 2200-2201
 2201-2202
 2202-2203
 2203-2204
 2204-2205
 2205-2206
 2206-2207
 2207-2208
 2208-2209
 2209-2210
 2210-2211
 2211-2212
 2212-2213
 2213-2214
 2214-2215
 2215-2216
 2216-2217
 2217-2218
 2218-2219
 2219-2220
 2220-2221
 2221-2222
 2222-2223
 2223-2224
 2224-2225
 2225-2226
 2226-2227
 2227-2228
 2228-2229
 2229-2230
 2230-2231
 2231-2232
 2232-2233
 2233-2234
 2234-2235
 2235-2236
 2236-2237
 2237-2238
 2238-2239
 2239-2240
 2240-2241
 2241-2242
 2242-2243
 2243-2244
 2244-2245
 2245-2246
 2246-2247
 2247-2248
 2248-2249
 2249-2250
 2250-2251
 2251-2252
 2252-2253
 2253-2254
 2254-2255
 2255-2256
 2256-2257
 2257-2258
 2258-2259
 2259-2260

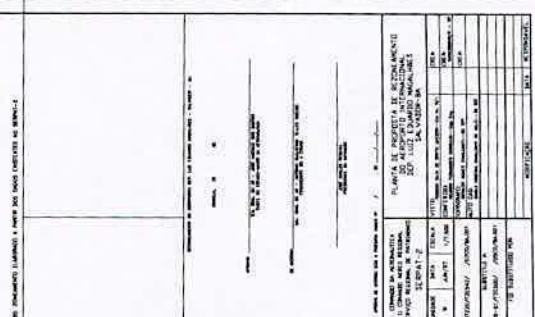
[illegible][illegible][illegible][illegible]

	Year	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Vehicle	Agency	Destination
A	San Diego PD	San Diego
B	San Diego PD	San Diego
C	San Diego PD	San Diego
D	San Diego PD	San Diego
E	San Diego PD	San Diego
F	San Diego PD	San Diego
G	San Diego PD	San Diego
H	San Diego PD	San Diego
I	San Diego PD	San Diego
J	San Diego PD	San Diego
K	San Diego PD	San Diego
L	San Diego PD	San Diego
M	San Diego PD	San Diego
N	San Diego PD	San Diego
O	San Diego PD	San Diego
P	San Diego PD	San Diego
Q	San Diego PD	San Diego
R	San Diego PD	San Diego
S	San Diego PD	San Diego
T	San Diego PD	San Diego
U	San Diego PD	San Diego
V	San Diego PD	San Diego
W	San Diego PD	San Diego
X	San Diego PD	San Diego
Y	San Diego PD	San Diego
Z	San Diego PD	San Diego

姓名	性别	年龄	职业	住址	电话	备注
王德胜	男	45	工人	本市和平路	1234	
李秀英	女	38	教师	本市文化路	5678	
张志强	男	52	干部	本市建设路	9012	
刘小红	女	28	护士	本市健康路	3456	
陈大明	男	60	退休	本市幸福路	7890	
赵小丽	女	35	文员	本市光明路	2345	
孙国强	男	48	司机	本市前进路	6789	
周美华	女	32	会计	本市发展路	1011	
吴永刚	男	55	工程师	本市创新路	1213	
郑小芳	女	25	学生	本市希望路	1415	
冯大伟	男	40	商人	本市繁荣路	1617	
马丽娟	女	30	医生	本市健康路	1819	
徐志强	男	50	农民	本市丰收路	2021	
黄小梅	女	27	记者	本市新闻路	2223	
宋国强	男	42	律师	本市正义路	2425	
周美玲	女	33	歌手	本市音乐路	2627	
吴永明	男	58	教授	本市学术路	2829	
郑小华	女	29	设计师	本市创意路	3031	
冯大刚	男	47	厨师	本市美食路	3233	
马丽娟	女	31	模特	本市时尚路	3435	
徐志强	男	51	科学家	本市科研路	3637	
黄小梅	女	26	作家	本市文学路	3839	
宋国强	男	41	画家	本市艺术路	4041	
周美玲	女	34	舞蹈家	本市表演路	4243	
吴永明	男	59	哲学家	本市思想路	4445	
郑小华	女	30	建筑师	本市设计路	4647	
冯大刚	男	49	工程师	本市技术路	4849	
马丽娟	女	32	翻译	本市语言路	5051	
徐志强	男	53	程序员	本市电脑路	5253	
黄小梅	女	28	主持人	本市电视路	5455	
宋国强	男	43	制片人	本市电影路	5657	
周美玲	女	35	制片人	本市电视路	5859	
吴永明	男	61	制片人	本市电影路	6061	
郑小华	女	31	制片人	本市电视路	6263	
冯大刚	男	51	制片人	本市电影路	6465	
马丽娟	女	33	制片人	本市电视路	6667	
徐志强	男	55	制片人	本市电影路	6869	
黄小梅	女	29	制片人	本市电视路	7071	
宋国强	男	45	制片人	本市电影路	7273	
周美玲	女	37	制片人	本市电视路	7475	
吴永明	男	63	制片人	本市电影路	7677	
郑小华	女	33	制片人	本市电视路	7879	
冯大刚	男	55	制片人	本市电影路	8081	
马丽娟	女	35	制片人			

P-20	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-19	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-18	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-17	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-16	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-15	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-14	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-13	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-12	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-11	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-10	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-9	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-8	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-7	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-6	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-5	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-4	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-3	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-2	10-12-72	10-12-72	10-12-72
P-1	10-12-72	10-12-72	10-12-72



Presidência da República
Fis. nº
23
4
Rubrica
DEO/SPRISAC

100% (n = 1,000) of the respondents were female.

Estudo Técnico de Viabilidade Econômica ETVE



Diretoria Comercial – DC
Diretoria Financeira – DF

**Implantação de Centro Hoteleiro, Centro
de Eventos e atividades correlatas no SBSV**

Salvador | Junho | 2014



**Estudo Técnico de Viabilidade
Econômica – ETVE**
Atos Administrativos nºs 4342/DC/DF/2012 e
1081/DC/DF/2013

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
Empresa brasileira vinculada à Secretaria de Aviação Civil, responsável
pela administração, construção, manutenção e exploração dos
aeroportos brasileiros.

Antônio Gustavo Matos do Vale
Presidente

André Luis Marques de Barros
Diretor Comercial

Jose Irenaldo Leite de Ataíde
Diretor Financeiro e de Serviços e de Suporte

Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE) para projeto comercial
de hotel, atividades correlatas no Aeroporto Internacional de Salvador
(SBSV), por meio de Concessão de Uso de Área com Investimento,
elaborado em atenção ao Ato Administrativo Nº 4342/DC/DF/2012 de
24/12/2012, alterado pelo AA N º 1081/DC/DF/2013.



Equipe Técnica, conforme Ato Administrativo nºs 4342/DC/DF/2012 e 1081/DC/DF/2013

Bruno Tavares Basseto Gerente de Planejamento Comercial - NCPC	Rubem de Sousa Marques Filho Coordenação de Gestão Operacional – OPCE-1
Rute de Cassia Santos de Jesus Gerente Regional Comercial e de Logística de Carga – CMCE	Thiago Alexandro Novaes das Virgens Coordenação de Meio Ambiente - MECE
Márcio Ferreira de Lima Coordenador de Desenvolvimento Comercial e Mercadológico – CMCE-1 (Desligado da Infraero em 20/05/2014)	Alisson Vinício Freitas Silva Gerente Comercial – SVCN (Transferido para SBAR)
Patricia Freitas Cordeiro Assessor II - Líder de Projeto - DC	Carlos Augusto Araujo Guerra Gerência de Desenvolvimento Mercadológico - NCDM
Marinaldo Moreira Marques Coordenação de Orçamentos – EGCE-3	Marielucia Farias Lima Silva Coordenadora de Negócios Comerciais – SVCN-1 (Licença maternidade)
Luiz Sergio Mascarenhas Vaz da Silva Coordenação de Projetos – EGCE-2	Vili Kriek Gerente de Navegação Aérea – NACE (Exonerado em 12/12/2013)
Jose Ellabson da Silva Gerência de Operações e Segurança – OPCE (Transferido para SBMO)	Denisson Salles Fontes Gerência de Operações e Segurança – OPCE

Equipe Técnica (substitutos das funções de confiança, conforme Capítulo 9 – Considerações Finais):

Jorge Paulo Ferreira Spila Gerente Regional de Finanças - FICE	Cynthia Esmeraldo Torres de Oliveira Gerente Comercial – SVCN
Alexandre Bastos de Oliveira Gerente de Navegação Aérea - NACE	Danilo Aloisio dos Santos Silva Coordenador de Negócios Comerciais em exercício – SVCN-1
Adelaise Lima Rodrigues Coordenadora Regional de Desenvolvimento Comercial e Mercadológico – CMCE-1	

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

Diretorias Comercial (DC) e Financeira (DF)
Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede
Fone: (061) 3312-3030 – Fax: (061) 3312-3676/3718
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

Junho/2014

APRESENTAÇÃO

O presente Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – ETVE foi elaborado pelo Grupo de Trabalho multidisciplinar, designado pelo Ato Administrativo nº: 4342/DC/DF/2012 de 24/12/2012, anexo 1, alterado pelo AA N.º 1081/DC/DF/2013, de 20/02/2013, anexo 2, para o projeto comercial de implantação de hotel e atividades correlatas no Aeroporto Internacional de Salvador - Luís Eduardo Magalhães - SBSV.

O ETVE tem por objetivo avaliar o desempenho econômico e financeiro dos empreendimentos, por meio de indicadores econômicos e financeiros de análise, seleção e avaliação de projetos de investimentos, analisando para tanto:

Valor Presente Líquido (VPL);
Taxa Interna de Retorno (TIR);
Taxa Interna de Retorno Modificada (MTIR);
Payback Econômico (PBE).

Com base nas premissas adotadas no estudo mercadológico, a análise financeira elabora cenários de sensibilidade, o que permite avaliar o desempenho de cada negócio em perspectivas otimista, realista e pessimista. A análise financeira considera, também, cenários em relação à estrutura de capital, se próprio ou com participação de terceiros.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Fundada em 1973, com mais de 40 anos de tradição e credibilidade no mercado, a Infraero é uma empresa pública federal habituada à diversidade brasileira. Sediada em Brasília, está presente em todos os Estados da Federação.

Vinculada à Secretaria de Aviação Civil, a Infraero administra a maioria dos aeroportos brasileiros, cuja infraestrutura aeroportuária vem sendo modernizada para atender à demanda dos próximos anos. Para isso, a empresa pratica um plano de obras arrojado, executado com receita própria, em praticamente todos os aeroportos por ela administrados e que gera mais de 50 mil empregos em todo o Brasil.

Para manter esta infraestrutura funcionando e ainda implementar melhorias, a Infraero precisa buscar receitas em todas as frentes possíveis, nos termos regulamentares. Desta forma, alinhadas à missão da empresa: *"Oferecer soluções aeroportuárias inovadoras e sustentáveis aproximando pessoas e negócios"*, as Diretorias Comercial e Financeira decidiram instituir um Grupo de Trabalho - GT multidisciplinar para análise de viabilidade técnica e econômica de projeto comercial, para concessão de uso de área para implantação de hotel e atividades correlatas, em área patrimonial da União, administrada pela Infraero.

Neste estudo, o GT analisou possíveis áreas, localizadas no sítio aeroportuário, que pudessem corresponder às expectativas do empreendimento idealizado.

A princípio, foram identificadas 02 (duas) áreas com potencial para atendimento à demanda proposta, as quais serão denominadas de áreas A e B, a saber:

- ⟨ Área A, localizada na via de acesso ao Aeroporto – Av. Caribé, adjacente ao posto de abastecimento de veículos da Shell, com cerca de 40.000m² e distância aproximada do Terminal de passageiros em 5,5km.
- ⟨ Área B, localizada na BA-099, nas proximidades do Complexo Viário Dois de Julho, com cerca de 149.166m² e distância aproximada do Terminal de Passageiros em 4,0km.

Analisando-se as características das 02 (duas) áreas e suas condicionantes, ponderando seus respectivos pontos positivos e negativos, o GT decidiu, por unanimidade de seus membros, em prosseguir com o estudo da área B.

Pelas características da área B, notadamente a sua dimensão, o GT identificou a pertinência em ampliar o objeto inicialmente proposto, momento em que se iniciou um *brainstorming* na busca de soluções que pudessem agregar valor ao objeto da concessão proposta, alternativas que trouxessem melhor aproveitamento do terreno a ser disponibilizado.

A partir deste cenário apresentado, inicialmente, o Grupo de Trabalho levantou alternativas de negócio correlatas ao Centro Hoteleiro, tais como: Centro Comercial, Centro Empresarial, Centro Odontomédico, Centro Educacional, Centro de Eventos e Centro de Lazer.

Por meio de um processo estruturado de reordenação das realidades do mercado, seguindo os ensinamentos de Kim e Mauborgne (2005), o Grupo de Trabalho repensou as opções de negócios, identificando o **CENTRO DE EVENTOS** como sendo o mais indicado, não se limitando apenas às feiras/congressos/convenções, muito mais que isso, a proposta do GT consiste em um complexo comercial composto de auditórios, espaço multiuso, pavilhão(ões) de feiras, salas moduláveis, restaurantes, praça de alimentação, lojas de varejo, prestação de serviços, opções de lazer e de esportes.

Visando um melhor atendimento aos usuários do futuro empreendimento, verificou-se a necessidade de conceder uma área localizada no piso térreo do aeroporto, destinada a receptivo.

Desta forma, as áreas a serem concedidas passaram a ser denominadas da seguinte forma:

- ⟨ Área 1 – Receptivo Aeroporto - unidade comercial medindo aproximadamente 23,10m² (vinte e três vírgula dez metros quadrados), localizada em área pública, no piso térreo, saguão de desembarque do Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, destinada única e exclusivamente à atividade de Receptivo dos

hóspedes/usuários do empreendimento (Centro Hoteleiro e Centro de Eventos).

- Área 2 – Centro Hoteleiro/Centro de Eventos – medindo aproximadamente 149.166,00m² (cento e quarenta e nove mil, cento e sessenta e seis metros quadrados), não edificada, localizada em área externa ao Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, na BA 099, nas proximidades do Complexo Viário Dois de Julho, destinada única e exclusivamente, à construção e exploração comercial de Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e atividades correlatas.

Formatado o objeto da pretensa concessão (**Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e Atividades correlatas**), o Grupo de Trabalho realizou a análise mercadológica do empreendimento proposto, tendo sido identificados seus pontos fortes e pontos fracos, oportunidades, ameaças, contemplando potenciais concorrentes, sob a ótica não somente local, como, também, do mercado de abrangência, com base no seu público alvo.

Na sequência, coube ao Grupo de Trabalho definir as premissas do empreendimento (taxa de ocupação, receitas, custos, despesas e outros), de forma a permitir uma projeção mais próxima da realidade do mercado, considerando os cenários pessimista, realista e otimista.

Depois de concluídas as análises, verificou-se a viabilidade da concessão, conforme tabela abaixo:

HOTEL E CENTRO DE EVENTOS - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - SBSV						
PRAZO DE ANÁLISE - 25 ANOS						
CONCESSÃO			INDICADORES ECONÔMICOS FINANCEIROS			ÔNUS DA CONCESSÃO
EMPREENHIMENTO	ÁREA	INVESTIMENTO	VALOR PRONTO LÍQUIDO	TAXA INTERNA DE RETORNO - TIR	FAIRBACK ECONÔMICO	VPF INFRAERO
HOTEL (TORRE 01 + TORRE 02)	12.933,00 m ²	-20.623.851,02	711.759,48	12,65%	21,76	15.045.842,85
CENTRO DE EVENTOS	94.817,21 m ²	-66.222.415,79	4.045.196,97	15,13%	20,06	22.875.474,02
TOTAL		-86.246.266,82	4.756.956,45			37.919.316,88
						55,33

Sensibilidade do Projeto	
CENÁRIO	Realista
ESTRUTURA DE CAPITAL	50% Capital Próprio + 50% Capital Terceiros
ANÁLISE	Determinística
REGIME TRIBUTÁRIO	Lucro Real (Não Cumulativo)

HOTEL RECEPTIVO	VARIÁVEL	8,5%	AVULS	2.054.952,29
CENTRO DE EVENTOS	VARIÁVEL	8,5%	AVULS	3.282.509
ESTACIONAMENTO	VARIÁVEL	20,0%	AVULS	624.461

Figura 1 Viabilidade da Concessão Hotel e Centro de Eventos.
 Fonte: Planilha Financeira ETVE Hotel e Centro de Eventos.

Para exploração comercial, foram estimados os seguintes valores:

- PREÇO FIXO MENSAL:** R\$ 10.000,00 (dez mil reais), referente à unidade comercial localizada no TPS/SBSV, destinada a Receptivo Aeroporto;
- PREÇO MÍNIMO MENSAL:** R\$ 171.200,00 (cento e setenta e um mil e duzentos reais), referente às atividades de CENTRO HOTELEIRO e atividades correlatas;
 - VARIÁVEL** correspondente a 13% (treze por cento) do faturamento bruto mensal apurado na exploração das atividades comerciais de CENTRO HOTELEIRO e atividades correlatas;
 - VARIÁVEL** adicional correspondente a 20% (vinte por cento) do faturamento bruto mensal apurado na exploração da atividade comercial de ESTACIONAMENTO do Centro Hoteleiro, caso o serviço seja cobrado;
 - Ocorrida a possibilidade prevista na alínea "b.2", caberá ao CONCESSIONÁRIO o pagamento à CONCEDENTE da remuneração adicional correspondente ao desenvolvimento da atividade individual, no percentual de 20% (vinte por cento) sobre o valor do faturamento bruto mensal auferido com a exploração da atividade;
- PREÇO MÍNIMO MENSAL:** R\$ 273.500,00 (duzentos e setenta e três mil e quinhentos reais), referente às atividades de CENTRO DE EVENTOS, ESPAÇO GASTRONÔMICO E CENTRO COMERCIAL e atividades correlatas;
 - VARIÁVEL** correspondente a 8,5% (oito vírgula cinco por cento) do faturamento bruto mensal apurado na exploração das atividades comerciais de CENTRO DE EVENTOS, ESPAÇO GASTRONÔMICO E CENTRO COMERCIAL e atividades correlatas;

- d) PREÇO MÍNIMO MENSAL: R\$ 52.000,00 (cinquenta e dois mil reais), referente à atividade de ESTACIONAMENTO do Centro de Eventos;
- d.1) VARIÁVEL correspondente a 20% (vinte por cento) sobre o valor bruto mensal auferido com a exploração comercial da atividade de ESTACIONAMENTO do Centro de Eventos;
- e) Para efeito de cálculo do valor a ser pago mensalmente pelo CONCESSIONÁRIO, será considerando o SOMATÓRIO das alíneas "a" e "b.2" (quando aplicável) e os maiores valores encontrados entre o PREÇO MÍNIMO MENSAL e o valor da VARIÁVEL estabelecidos para cada agrupamento das alíneas separadamente ("b" e "b.1"), ("c" e "c.1") e ("d" e "d.1");
- f) Durante o período previsto no Edital para apresentação/análise/aprovação de projetos e conclusão das obras da(s) área(s) objeto contratual, o CONCESSIONÁRIO pagará mensalmente à CONCEDENTE o valor correspondente a 60% (sessenta por cento) do Preço Mínimo Mensal. Transcorrido esse período, o CONCESSIONÁRIO passará a pagar o valor integral do referido preço;

Ressalta-se que os valores propostos acima foram arredondados.

Considerando a natureza do empreendimento, poderá haver a necessidade de avaliar novas opções e/ou quantitativos de serviços e produtos correlatos para atender a evolução do mercado, podendo ser agregadas novas atividades, exploradas diretamente ou por terceiros, mediante prévia e expressa autorização da Infraero. Para tanto, caberá ao CONCESSIONÁRIO o pagamento à Infraero do valor adicional correspondente, nos termos regulamentares.

O prazo total de vigência contratual foi considerado em 25 (vinte e cinco) anos, contemplando prazo de amortização de 22 (vinte e dois) anos.

Por fim, visando minimizar as incertezas inerentes a um projeto deste porte, adotou-se uma técnica que envolve utilização de números randomizados e

probabilidade, que possibilitou uma análise conjunta, obtendo, como resultado, um modelo de negócio mais realístico e menos incerto.

SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO.....	5
SUMÁRIO	11
ABREVIATURAS E SIGLAS	13
LISTA DE ANEXOS	15
LISTA DE FIGURAS	16
LISTA DE GRÁFICOS	17
LISTA DE TABELAS	18
INTRODUÇÃO	20
1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E JUSTIFICATIVA.....	22
2. AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR – DEP. LUIS EDUARDO MAGALHÃES	24
3. DEFINIÇÃO DA ÁREA	29
4. DEFINIÇÃO DO NEGÓCIO	36
4.1. Das Atividades do Empreendimento	36
4.2. Caracterização do Empreendimento	38
5. ANÁLISE MERCADOLÓGICA.....	44
5.1. Ambiente Macroeconômico- Mundo	44
5.2. Ambiente Macroeconômico - Brasil.....	45
5.3. Estado da Bahia.....	47
5.3.1. A Região Metropolitana de Salvador - RMS	49
6. ANÁLISE DA CONCORRÊNCIA	50
6.1. Hotel	50
6.2. Centro de Eventos.....	57
6.3. Matriz SWOT	66
7. ANÁLISE FINANCEIRA	67
7.1. Definição de Premissas	68
7.1.1. Premissas de Receitas - Hoteis	68
7.1.2. Premissas de Despesas - Hoteis	71
7.1.3. Premissas de Receitas – Atividades Correlatas (Centro de Eventos, Gastronomico, Comercial e Estacionamento).....	72

7.1.4. Premissas de Despesas – Atividades Correlatas (Centro de Eventos, Gastronomico, Comercial e Estacionamento).....	76
7.2. Apuração do Resultado Operacional.....	77
7.3. Ônus da concessão.....	77
7.4. Financiamento e Estrutura de Capital	78
7.5. Tributos sobre o lucro líquido.....	79
7.6. Investimentos	80
8. INDICADORES FINANCEIROS	83
8.1. Análise Determinística	84
8.2. Análise Probabilística	85
8.2.1. TOP RANK.....	85
8.2.2. @Risk.....	87
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	89
10. CONCLUSÃO	90
REFERÊNCIAS.....	95

ABREVIATURAS E SIGLAS

3D:	Três dimensões
AA:	Ato Administrativo
ABIH:	Associação Brasileira da Indústria de Hotéis
ADCE-3	Coordenação de Licitações da Regional Centro Leste
ART:	Atestado de Responsabilidade Técnica
ASV:	Estudo Ambiental para Supressão da Vegetação
Bahiatursa:	Secretaria de Turismo do Estado da Bahia
BNDES:	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CCB:	Centro Convenções da Bahia
CIA	Centro Industrial de Aratu
CFC:	Conselho Federal de Contabilidade
CMCE:	Gerência Comercial e de Logística de Cargas da Regional do Centro Leste
CMCE-1:	Coordenação de Desenvolvimento Comercial e Mercadológico da Regional do Centro Leste
CMPC:	Custo Médio Ponderado de Capital
COFINS:	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
COM:	Comercial
CSLL:	Contribuição Social sobre o Lucro Líquido
CUB:	Custo Unitário Básico
DC:	Diretoria Comercial
DF:	Diretoria Financeira
EGCE:	Gerência de Engenharia da Regional do Centro Leste
Embratur:	Instituto Brasileiro de Turismo
ETVE:	Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico Financeira
FGV:	Fundação Getúlio Vargas
FIFA:	Federação Internacional de Futebol
FINEM:	Financiamento a empreendimentos de valor igual ou superior a R\$ 10 milhões
FIPE:	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FMI:	Fundo Monetário Internacional
FOHB:	Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil
GDF:	Governo do Distrito Federal
GEATE:	Gerência de Atendimento ao Cliente
GRS:	Garantia dos Recursos para Suportar a Eficiência Operacional
GT:	Grupo de Trabalho
GTSV	Gerência Temporária de Empreendimentos da Regional do Centro Leste
IBGE:	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICCA:	Associação Internacional de Congressos e Convenções
INEMA:	Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
IRPJ:	Imposto de Renda da Pessoa Jurídica
ISS:	Imposto Sobre Serviço

Km:	Quilômetros
LOUS:	Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador
M²:	Metros quadrados
MD:	Ministério da Defesa
MECE:	Coordenação de Meio Ambiente da Regional do Centro Leste
MTIR:	Taxa Interna de Retorno Modificada
MTur:	Ministério do Turismo
NACE:	Gerência de Navegação Aérea da Regional do Centro Leste
NI:	Norma Interna
OPCE:	Gerência de Operações e Segurança da Regional do Centro Leste
PAC:	Plano de Aceleração do Crescimento
PASEP:	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PAX:	Passageiro
PBE:	PayBack Econômico
PDTA:	Plano de Desenvolvimento do Transporte Aéreo
PIB:	Produto Interno Bruto
PIS:	Programa de Integração Social
RCE:	Roteiro de Caracterização do Empreendimento
RDC:	Regime Diferenciado de Contratação
RLCI:	Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero
RMS:	Região Metropolitana de Salvador
SBClass:	Sistema Brasileiro de Hospedagem
SBSV:	Superintendência do Aeroporto Internacional de Salvador – Dep. Luis Eduardo Magalhães
SEI:	Secretaria de Estudos Econômicos e Sociais do Estado
SELIC:	Sistema Especial de Liquidação e Custódia
Seplan:	Secretaria do Planejamento
SINDUSCONBA:	Sindicato da Indústria da Construção do Estado da Bahia
SRCE:	Superintendência Regional do Centro Leste
SUINVEST:	Superintendência de Investimentos em Polos Turísticos
SWOT:	<i>Strengths</i> (Forças), <i>Weaknesses</i> (Fraquezas), <i>Opportunities</i> (Oportunidades) e <i>Threats</i> (Ameaças).
TCU:	Tribunal de Contas da União
TIR:	Taxa Interna de Retorno
TJLP:	Taxa de Juros de Longo Prazo
TPS:	Terminal de Passageiros
UFIR:	Unidade Fiscal de Referência
UH:	Unidade Habitacional
UNWTO:	World Tourism Organization
VPL:	Valor Presente Líquido
WACC:	<i>Weighted Average Cost of Capital</i>

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Ato Administrativo nº. 4342/DC/DF/2012	
Anexo 2: Ato Administrativo nº. 1081/DC/DF/2013	
Anexo 3: Despacho nº 11/CMCE/2013	
Anexo 4: Despacho nº 003/MECE/2013	
Anexo 5: Despacho nº 10/OPCE(OPCE-1)/2013	
Anexo 6: Despacho nº 05/NACE/2013	
Anexo 7: Despacho nº 19/EGCE/2013	
Anexo 8: Ofício n.º 849/2013 – PJHURB	
Anexo 9: Parecer nº. 330/DJCE/2013	
Anexo 10: Ofício n.º 130/2014 – PJHURB	
Anexo 11: Material de divulgação Hangar Business Park	
Anexo 12: Material de divulgação Aero Espaço Empresarial & Hotel	
Anexo 13: Planilha MS-Excel do Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – Hotel - SBSV	
Anexo 14: Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil – InFOHB, em sua edição mensal de nº 65, de dezembro/2012	
Anexo 15: E-mail Empresa M.STORTTI BUSINESS CONSULTING GROUP, de 30/08/2013	

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Viabilidade da Concessão Hotel e Centro de Eventos.....	7
Figura 2 Foto aérea do Aeroporto Internacional de Salvador.....	25
Figura 3 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.....	27
Figura 4 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.....	27
Figura 5 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.....	28
Figura 6 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.....	28
Figura 7 Fotografia das áreas analisadas no SBSV. Fonte: Google Earth, 21/02/13..	30
Figura 8 Fotografia aérea da Área B, tendo indicação do TPS/SBSV ao fundo (fevereiro/2013)	33
Figura 9 Setorização da área em estudo.....	35
Figura 10 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento	42
Figura 11 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento	42
Figura 12 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento	43
Figura 13 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento	43
Figura 14 Principais pontos turísticos de Salvador – Elevador Lacerda e Mercado Modelo.....	50
Figura 15 Maquete eletrônica do Hangar Business Park	52
Figura 16 Foto do Hangar Business Park em construção	52
Figura 17 Maquete eletrônica do Aero Espaço Empresarial & Hotel.....	54
Figura 18 Foto do Aero Espaço Empresarial & Hotel em construção	54
Figura 19 Centro de Convenções do Estado da Bahia	59
Figura 20 Imagem Costa Do Sauipe Park	60
Figura 21 Preço médio Unidades Habitacionais (UH's).....	81

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Crescimento da Economia Mundial	45
Gráfico 2 Gráfico de tornado de Hotel/Valor Presente Líquido.....	86
Gráfico 3 Gráfico de tornado de Centro de Eventos/Valor Presente Líquido	87
Gráfico 4 Análise probabilística Hotel SBSV (@Risk).....	88
Gráfico 5 Análise probabilística Centro de Eventos SBSV (@Risk).....	89
Gráfico 6 Gráfico de probabilidade - hipóteses para concessão (PRECISION TREE – Palisade)	93
Gráfico 7 Caminho escolhido para concessão (PRECISION TREE – Palisade).....	94

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Crescimento Operacional do SBSV.....	26
Tabela 2 Principais obras do SBSV	26
Tabela 3 Dados das áreas consideradas neste estudo.....	30
Tabela 4 Parecer resumido da MECE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 003/MECE/2013)	31
Tabela 5 Parecer resumido da OPCE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 10/OPCE(OPCE-1)/2013)	31
Tabela 6 Parecer resumido da NACE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 05/NACE/2013).....	32
Tabela 7 Parecer resumido da EGCE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 19/EGCE/2013).....	32
Tabela 8 Como analisávamos o mercado e como passamos a analisar (Fonte: Kim e Mauborgne, 2005)	37
Tabela 9 Mapa comparativo – Hotéis 03 estrelas em um raio de 8 Km do Aeroporto Internacional de Salvador – SBSV	54
Tabela 10 Sínteses de entrevistas realizadas pela revista semanal Istoé Dinheiro	56
Tabela 11 Análise SWOT do empreendimento	67
Tabela 12 Diárias	69
Tabela 13 Taxa de Ocupação - Hotel.....	70
Tabela 14 Percentuais de projeção das receitas Alimentos e Bebidas	70
Tabela 15 Percentuais de projeção das receitas Serviços Extras.....	70
Tabela 16 Projeção de Receitas Hospedagem	71
Tabela 17 Custo e Despesas Departamentais	72
Tabela 18 Projeção de Despesas	72
Tabela 19 Percentual taxa e ocupação Centro de Eventos.....	73
Tabela 20 Cenário Centro de Eventos	74
Tabela 21 Taxa de Ocupação Centro de Eventos.....	74
Tabela 22 Pesquisas - Centro Gastronômico e Centro Comercial.....	75
Tabela 23 Taxa de Ocupação das áreas- Centro Gastronômico e Centro Comercial.....	75
Tabela 24 Valor anual por vaga estacionamento- Centro de Eventos	76

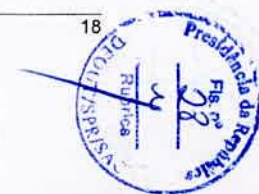


Tabela 25 Taxa de Ocupação - Estacionamento	76
Tabela 26 Gastos operacionais Centro de Eventos	76
Tabela 27 Valor anual e global da concessão	77
Tabela 28 Premissas do Financiamento	79
Tabela 29 Investimentos Estimados para a Construção de Hotéis SBSV	80
Tabela 30 Investimentos Estimados para a Construção do Centro de Eventos SBSV	82
Tabela 31 Cenário Realista Hotel e Centro de Eventos SBSV	84
Tabela 32 Mudanças as funções/lotações dos componentes do Grupo de Trabalho	90
Tabela 33 Cenário Realista Hotel e Centro de Eventos SBSV	91
Tabela 34 Valor anual e global da concessão	91
Tabela 35 Hipóteses para concessão (PRECISION TREE – Palisade)	92



INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a viabilidade técnica e econômica do projeto comercial de concessão de uso de área com investimento para hotel e atividades correlatas no Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV).

Na visão mercadológica, o estudo faz o levantamento dos aspectos comerciais voltados para o mercado onde o empreendimento será inserido, por meio da análise dos principais concorrentes, perfil do público consumidor e as perspectivas para o negócio pretendido, utilizando para tanto metodologias para nortear as atividades.

No que tange a análise de viabilidade econômica, esta avalia o desempenho econômico e financeiro do empreendimento e da concessão por meio de indicadores, com o objetivo de inferir sobre a viabilidade econômica do projeto, num horizonte temporal.

O estudo está distribuído em 10 (dez) capítulos conforme discorrido abaixo:

O primeiro capítulo, **Fundamentação Legal e Justificativa**, trata dos normativos legais, internos e externos, que balizam e orientam as concessões de uso de área na administração pública.

O segundo capítulo, **Aeroporto Internacional de Salvador – Dep. Luis Eduardo Magalhães**, traz informações atuais sobre o Aeroporto, abordando as reformas previstas.

O terceiro capítulo, **Definição da Área**, apresenta as áreas identificadas para comportar o empreendimento e os aspectos que levaram o Grupo de Trabalho a definir a área mais apropriada para a concessão em estudo.

O quarto capítulo, **Definição do Negócio**, apresenta a delimitação das atividades e a caracterização do empreendimento proposto.

O quinto capítulo, **Análise Mercadológica**, é feito um estudo do mercado do empreendimento, numa perspectiva global.

O sexto capítulo, **Análise da Concorrência**, apresenta dados de empreendimentos semelhantes na área de influência, como também um panorama dos setores na perspectiva de instituições especializadas nos respectivos segmentos.

O sétimo capítulo, **Análise Financeira**, apresenta premissas que comporão o fluxo de caixa, avalia o conjunto de investimentos, considerando as limitações de escopo e tempo, demonstra por meio de cenários a viabilidade econômico financeira do empreendimento, permitindo uma projeção aproximada do mercado.

O oitavo capítulo, **Indicadores Financeiros**, informa os indicadores utilizados para compor as análises determinística e probabilística do investimento.

O nono capítulo, **Considerações Finais**, informa sobre mudanças que ocorreram nas funções ou lotações de parte dos componentes do Grupo de Trabalho no decorrer do processo.

Na **Conclusão**, décimo capítulo, o Grupo de Trabalho emite parecer sobre a viabilidade econômico financeira do empreendimento proposto, abordando questões consideradas relevantes para a tomada de decisão por parte das autoridades competentes, no que diz respeito ao estudo técnico realizado.

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E JUSTIFICATIVA

Os processos de concessão de uso de área visam à obtenção de receita para a Administração, indo ao encontro da política estratégica da Infraero, especificamente o que estipula o Mapa Estratégico 2012-2015, no indicador referente à área comercial (GRS-04):

"Assegurar os recursos financeiros necessários para a execução da estratégia", que em seu detalhamento visa "garantir recursos próprios, do governo federal e financeiros necessários à operação e ao desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea, em parâmetros compatíveis com o crescimento da demanda, como forma de assegurar o desenvolvimento dos negócios da Empresa."

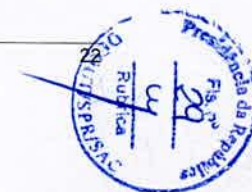
Nesse sentido, por meio dos Atos Administrativos nºs 4342/DC/DF/2012 e 1081/DC/DF/2013, anexos 01 e 02, as Diretorias Comercial e Financeira instituíram um Grupo de Trabalho multidisciplinar para elaboração de **Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE)** para concessão de uso de área com investimento para implantação de **Hotel e Atividades Correlatas** no Aeroporto Internacional de Salvador – Dep. Luis Eduardo Magalhães (SBSV).

A elaboração deste ETVE visa atender as orientações do Acórdão nº 7899/2010 – TCU – 1º Câmara, o qual alerta o seguinte:

"1.5. (...) que a ausência de estudo consistente de viabilidade técnica e econômica, quando cabível, e de pesquisa de mercado (...) constitui irregularidade grave, podendo ensejar a eventual apenação dos responsáveis por seu conhecimento."

Da mesma forma, encontra-se em consonância com o posicionamento exarado no Acórdão nº. 1315/2006 – Plenário que expressa:

"Do ponto de vista econômico-financeiro, a restrição da vigência desses ajustes ao prazo necessário para amortização de investimentos, sem considerar as possibilidades de lucro do particular, certamente desestimularia empreendedores privados a celebrarem com a Infraero contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias para a exploração comercial. Esta restrição, uma vez mantida, tenderá a premiar a ineficiência da administração dos aeroportos nacionais, pois inibe a colaboração entre o Estado e particular para realização de investimentos que busquem a modernização e melhoria dos serviços prestados ao público."



Logo após, orienta (Acórdão nº. 1315/2006 – Plenário):

"9.2.3. faça constar de cada processo de contratação ou de aditativação de concessão de uso de áreas comerciais dos aeroportos parecer técnico fundamentado da Diretoria Comercial da Infraero sobre a razoabilidade do prazo fixado na avença para viabilização econômico-financeira do empreendimento, considerando a natureza da concessão, a amortização do capital investido pela concessionária, as possibilidades de lucro, o limite temporal máximo de duração do ajuste, findo o qual deverá ser realizada licitação pública"

A NI - 24.03(CNT), utilizada como referência pelo Grupo de Trabalho, fundamenta os procedimentos para realização de Estudos de Viabilidade Econômico Financeira – EVE, conforme transcrição abaixo:

Item 14 NI 24.03(CNT)

"... Compete à Superintendência de Controladoria (DFCT) e às Gerências Financeira, das Regionais e dos Aeroportos Vinculados à Sede, a execução dos trabalhos de elaboração, análise e emissão do EVE..."

Ao Grupo de Trabalho cumpriu realizar uma análise das principais normas que versam sobre a matéria, a fim de apresentarmos um ETVE que possibilite um processo licitatório bem sucedido para concessão de uso de área aeroportuária com investimento, o qual deverá estar subordinado aos princípios estabelecidos pela Lei 8.666/93, com destaque ao Artigo 3º:

"Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração, e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhe são correlatos."

Ressalta-se que não é intenção deste Grupo de Trabalho apresentar soluções técnicas, métodos construtivos, quantitativos de serviços a realizar e de materiais e equipamentos a incorporar, tal qual se faria em uma obra de interesse direto desta Empresa Pública.

Projetamos as premissas que compuseram o fluxo de caixa com base em estimativas, a partir de uma modelagem idealizada de negócio, cujo objetivo precípuo



é de apoiar o incremento de receitas da Infraero pela oportunidade de instalação de empreendimentos que constituam novos serviços e facilidades aos usuários, não havendo intenção alguma em restringir qualquer alternativa mais rentável a ser apresentada pelos licitantes, desde que respeitadas as balizas previamente estabelecidas no instrumento convocatório e a consistência formal das propostas.

Como forma de evidenciar a busca da Infraero em pautar suas ações como ente público no princípio da legalidade, destacamos o Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero – RLCI, que disciplina as licitações e contratações no âmbito da empresa, aprovado pelas Portarias Normativas nº 935/MD e nº 357/MD, no qual destaca-se o Capítulo V – Das Concessões de Uso de Áreas, Instalações e Equipamentos Aeroportuários.

A Norma Interna 13.03/E (COM), tem por finalidade estabelecer diretrizes e procedimentos quanto à concessão, gestão e fiscalização dos contratos de concessão e utilização de áreas edificadas ou não edificadas, instalações, equipamentos, facilidades e serviços em aeroportos sob jurisdição da Infraero e orienta a respeito da observância de procedimentos para a celebração de contratos comerciais, a saber:

"O edital de licitação e correspondente contrato poderão determinar prazo superior ao previsto no caput deste artigo, desde que:

I. O prazo de vigência contratual não ultrapasse:

(...)

b) trezentos meses, para as concessões com investimentos;

(...)

II. Sejam devidamente justificados e autorizados pelo Conselho de Administração ou, por delegação, pela Diretoria Executiva, da Infraero, seguindo a natureza e as características específicas da atividade a ser desenvolvida e, nas concessões com investimentos, observado parecer técnico do setor competente, em consonância com a metodologia prevista no §3º deste artigo."

2.AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR – DEP. LUIS EDUARDO MAGALHÃES

O Aeroporto Internacional de Salvador – Dep. Luis Eduardo Magalhães (SBSV), está localizado no estado da Bahia, na divisa dos municípios de Salvador e

Lauro de Freitas, ocupa uma área de, aproximadamente, 7 milhões m², cercado por dunas e vegetação nativa.

Dados extraídos do site da Infraero apontam o SBSV como sendo o responsável por cerca de 30% da movimentação de passageiros do Nordeste, gerando mais de 16 mil empregos, diretos e indiretos, para atender a uma média diária de mais de 23 mil passageiros, com, aproximadamente, 290 pousos e decolagens, entre voos domésticos e internacionais. Diariamente, circulam pelo Terminal de Passageiros (TPS) cerca de 40 mil pessoas, entre passageiros e usuários.



Figura 2 Foto aérea do Aeroporto Internacional de Salvador

Dados atuais do SBSV evidenciam o porte do aeródromo, colocando-o como o principal do Nordeste:

- Sítio Aeroportuário: Área: 6.945.388,03 m²
- Pátio das Aeronaves: Área: 246.160,34 m²
- Pista (dimensões em metro): 10X28: 3.003,05m x 45 m
17X35: 1.517,51m x 45 m
- Terminal de Passageiros: Área: 59.844,20 m²
- Estacionamento de Veículos: 1.350 vagas
- Estacionamento de Aeronaves: 50 posições

- Terminal de Cargas Internacional: 9.220m²
- Terminal de Cargas Nacional: 2.800m²
- Movimentação de Cargas: 15,8 mil toneladas em 2013
- Movimentação Operacional: 8,4 milhões em 2013
- Número de Aeronaves: 107,9 mil em 2013
- Empregados Orgânicos: 510 empregados, sendo 185 do SRCE e 325 do SBSV.
- Empregados Terceirizados: 1.153 empregados
- Receitas Comerciais: R\$ 57,5 milhões em nov/2013
- Receitas Aeronáuticas: R\$ 76,8 milhões em nov/2013
- Lucro Líquido: R\$ 54,6 milhões em nov/2013

O crescimento operacional nos últimos cinco anos foi de **20,18%**, conforme série histórica apresentada na tabela a seguir:

	2009	2010	2011	2012	2013	Crescimento observado
Movimento de Pax	7.052.720	7.696.307	8.394.900	8.528.837	8.475.643	
% Cresc. Demanda	-	9,13	9,08	1,6	-0,62	20,18%

Tabela 1 Crescimento Operacional do SBSV
Fonte: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>

As projeções futuras apontam para um movimento de passageiros na ordem de 10,2 milhões em 2014, 14,2 milhões em 2019 e 27 milhões em 2029, cujos dados foram extraídos do Plano de Desenvolvimento do Transporte Aéreo (PDTA), elaborado pela Infraero, disponível no endereço eletrônico corporativo <http://opnet>.

Atualmente, encontram-se em fase de execução no SBSV 03 (três) grandes obras de engenharia, que juntas somam um investimento de R\$ 131 milhões:

CONTRATO	OBJETO	VALOR (R\$)	PREVISÃO TÉRMINO
TC 0100-EG/2012/0001	Ampliação do Pátio de Aeronaves	R\$ 16.196.132,00	Concluído
TC 0042-EG/2012/0001	Torre de Controle	R\$ 16.100.237,10	2º semestre de 2014
TC 0139-EG/2012/0001	Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros	R\$ 99.624.373,54	Prazo sendo replanejado dado determinação do Min. SAC

Tabela 2 Principais obras do SBSV
Fonte: Informação disponibilizada pela GTSV



Tais obras propiciarão melhorias no Aeroporto, como ampliação da praça de alimentação e das posições de *check-in*, reforma dos banheiros, modernização de equipamentos e sistemas, revitalização das vias de acesso ao TPS, reforma do terminal de transbordo, dentre outros, conforme imagens ilustrativas a seguir.



Figura 3 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.



Figura 4 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.



Figura 5 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.



Figura 6 Imagem ilustrativa do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador - SBSV após as obras de reforma e modernização.

Seja no curto ou longo prazo, as perspectivas são bastante promissoras para o investidor interessado em comercializar seus produtos/serviços no sítio aeroportuário do SBSV.

3. DEFINIÇÃO DA ÁREA

Este estudo tem por objetivo "promover a elaboração de ETVE para o projeto comercial de implantação de Hotel e atividades correlatas no SBSV", considerando que os Ato Administrativo que instituíram o Grupo de Trabalho não especificaram a área a ser destinada para a finalidade proposta, coube ao Grupo de Trabalho, em um primeiro momento, avaliar possíveis áreas que atendessem a demanda requerida, respeitando as limitações do sítio aeroportuário.

Além da vasta área do sítio aeroportuário, que compreende 7 milhões de m², a localização é privilegiada, estando no vetor de crescimento da cidade, próxima ao Shopping Center Salvador Norte, ao Litoral Norte, ao Parque de Exposições Agropecuária de Salvador, com acesso às rodovias BA-099, BA-093, BR-324 e BA-535.

Um dos grandes desafios enfrentados pelo Grupo de Trabalho foi a análise das condicionantes e a definição da área a ser concedida.

Dentre os fatores que nortearam a indicação das possíveis áreas a serem consideradas, os principais foram:

- Área de dimensões compatíveis com o objeto proposto;
- Área sem restrição de acesso ao público externo;
- Área em local visível;
- Área com menor restrição possível com relação aos aspectos operacionais, de meio ambiente e outros;
- Área com potencialidade comercial.

Dentro deste contexto, identificamos 02 (duas) áreas que se enquadram nos requisitos acima. Há de se ressaltar que, para empreendimentos comerciais o fator "localização" é fundamental e imprescindível.

Das áreas consideradas, temos:

	ÁREA A	ÁREA B
Localização:	Av. Caribé, adjacente ao posto de abastecimento de veículos da Shell	BA-099, nas proximidades do Complexo Viário Dois de Julho.
Dimensão:	Aprox. 40.000 m ²	Aprox. 149.166 m ²
Distância do TPS:	Aprox. 2,5 Km	Aprox. 2,5 Km

Tabela 3 Dados das áreas consideradas neste estudo

A figura abaixo destaca as áreas supra referenciadas:



Figura 7 Fotografia das áreas analisadas no SBSV. Fonte: Google Earth, 21/02/13

Identificadas as áreas com potencialidades para o objeto proposto, a Gerência Regional Comercial e de Logística de Cargas (CMCE) consultou formalmente, por meio do Despacho nº 11/CMCE/2013, de 10/01/2013, anexo 03, as Gerências Regionais de Engenharia (EGCE), Navegação Aérea (NACE), Operações e Segurança (OPCE) e a Coordenação Regional de Meio Ambiente (MECE), para análises e emissões de pareceres a respeito das áreas propostas, notadamente no que diz respeito às condicionantes e possíveis restrições operacionais, de meio ambiente, de navegação aérea, de ruído, dentre outros fatores relevantes.

Os resumos dos pareceres emitidos, anexos 04 ao 07, seguem abaixo:

Despacho nº 003/MECE/2013 Coordenação da Superintendência Regional de Meio Ambiente - MECE	
Área A	Área B
- Área situada em local de dunas, necessitando da realização de estudo ambiental, contemplando meio físico e biótico da área de abrangência, direta e indireta, do empreendimento, incluindo o levantamento circunstanciado de flora e fauna. - Existência de corpos hídricos (lagoas) e área alagadiça, protegida por lei, podendo apresentar restrições para uso e ocupação do solo no seu entorno, até inviabilizar a concessão da área para o empreendimento pretendido. - Área localizada no entorno de um posto de combustível, apresentando restrições devido à proximidade.	- Não há restrição ambiental para a implantação do empreendimento, excetuando-se a utilização/ocupação das faixas laterais (Áreas de Preservação Permanente – APP) dos cursos d'água, devendo ser respeitados os recuos previstos no Código Florestal em vigor. - Deve ser realizado Estudo Ambiental, contemplando meio físico e biótico da área de abrangência, direta e indireta, do empreendimento, incluindo o levantamento circunstanciado de flora e fauna.

Tabela 4 Parecer resumido da MECE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 003/MECE/2013)

Despacho nº 10/OPCE(OPCE-1)/2013 Gerência Regional de Operações e Segurança - OPCE	
Área A	Área B
- Situada na curva de ruído nível 1 – 75dB e todo o restante dentro da curva de ruído nível 2 – 65dB da PPD 10 e proximidade da pista de maior movimento do SBSV, com média diária de 267 (duzentos e sessenta e sete) Aeronaves de maior envergadura e complexidade. - A metade da área encontra-se dentro do cone de aproximação e 2/3 encontram-se dentro da superfície de transição da cabeceira 10, devendo ser observadas restrições para construção em relação à cota do terreno e a altitude máxima permitida. - Restrições para construção devido à superfície de divergência de aproximação de IFR da cabeceira 10. - Devido à proximidade a um posto de gasolina deve ser observada a Lei 9.847/99 – Lei de fiscalização das atividades de abastecimento de combustíveis e Lei 9.478/97 - Política Energética Brasileira. - Proximidade com áreas de charco, devendo ser submetida apreciação da MECE	- A PPD 17/35 não contém Plano de Zoneamento de Ruído – PZR vigente, mas pela proximidade com a cabeceira 17 deverá ser observado o isolamento acústico. Pista responsável por 18,23% dos pousos e decolagens do SBSV, sendo que desse percentual 26,22% são aeronaves de pequeno porte. - Restrições para construção em relação à cota do terreno e a altitude máxima permitida, devido à segurança operacional do Aeroporto - Portaria 256/GC5.

Tabela 5 Parecer resumido da OPCE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 10/OPCE(OPCE-1)/2013)

Despacho nº 05/NACE/2013
Gerência de Navegação Aérea - NACE

Área A	Área B
Abrange 03 (três) superfícies limitadoras de obstáculos da pista 10x28 (aproximação da cabeceira 10, transição e horizontal interna), a elevação máxima permitida para edificações na área não poderá exceder 26,34m na borda mais próxima da cabeceira 10. O restante da área situada sob a superfície horizontal interna, não poderá exceder 54,20m de elevação.	Abrange 02 (duas) superfícies limitadoras de obstáculos da pista 17/35 (aproximação da cabeceira 17, superfície de transição). As edificações mais próximas da cabeceira não poderão exceder a elevação de 13,11m. Elevações maiores são permitidas à medida que as implantações forem sendo afastadas longitudinalmente em relação à cabeceira podendo atingir a elevação de 20,49m no extremo mais afastado. No ponto mais extremo da borda lateral a elevação limita-se a 53,49m.

Tabela 6 Parecer resumido da NACE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 05/NACE/2013)

Despacho nº 19/EGCE/2013 Gerência Regional de Engenharia - EGCE	
Área A	Área B
- Área encontra-se abaixo das superfícies de aproximação e transição da pista 10x28, sujeita a condicionantes da altura máxima de obstáculos com base na Portaria 256/GC5. - Cerca de 56% da poligonal está sob a zona de aproximação, cujos limites de altura dos obstáculos variam entre 26,20m a 29,00m, aproximadamente. Por outro lado, cerca de 43% da poligonal encontra-se sob a rampa de transição, cujos limites de altura dos obstáculos variam entre 46,50m e 58,50m aproximadamente. - As alturas máximas dos obstáculos devem ser consideradas a partir da cota do terreno.	- Área encontra-se abaixo das superfícies de aproximação e transição da pista 17x35, sujeita a condicionantes da altura máxima de obstáculos com base na Portaria 256/GC5. - Cerca de 75% do terreno encontra-se abaixo da superfície de aproximação, cujas alturas máximas para obstáculos variam entre 14,50m e 22,5m. O restante do terreno encontra-se abaixo da superfície de transição, que apresenta situação mais favorável quanto ao limite de altura dos obstáculos, que variam entre 19,36m a 38,00m aproximadamente. - As alturas máximas dos obstáculos devem ser consideradas a partir da cota do terreno.

Tabela 7 Parecer resumido da EGCE acerca das áreas consideradas (Fonte: Despacho nº 19/EGCE/2013)

Por todo exposto, com base nos pareceres emitidos e nas discussões promovidas para tratamento do assunto, o Grupo de Trabalho optou, por unanimidade de seus membros, em prosseguir com a análise da área localizada na BA-099 nas proximidades do Complexo Viário Dois de Julho, denominada Área B, sendo considerada a mais apropriada para abrigar o empreendimento ora proposto, principalmente por apresentar menores restrições operacionais e de meio ambiente.



Figura 8 Fotografia aérea da Área B, tendo indicação do TPS/SBSV ao fundo (fevereiro/2013)

Diante da dimensão da Área B (149.166,00m²), tornou-se necessário estudar a implantação de atividades correlatas que possibilitassem a utilização da área em toda a sua dimensão, visando o melhor aproveitamento do terreno e, ainda, incremento de receita proveniente da referida exploração comercial.

O Grupo de Trabalho entendeu que a utilização da área em sua totalidade possibilitaria, além de maior probabilidade de receita, ganhos no aspecto social, uma vez que poderá permitir maior oferta de trabalho na região, como também a urbanização e requalificação da área e, conseqüentemente, alinhamento com a Política de Responsabilidade Social da INFRAERO, respeitando as questões ambientais, visando à sustentabilidade de um terreno de grandes dimensões.

Importante informar que o Ministério Público do Estado da Bahia - MPE/BA instaurou o Inquérito Civil nº. 003.0.15517/2010, que tem por objeto "APURAR CONSTRUÇÃO DE CONCESSIONÁRIA DE VEÍCULOS NA SEGUNDA RÓTULA DO AEROPORTO, S/N, SÃO CRISTÓVÃO, NESTA CAPITAL, POSSIVELMENTE

INSERIDA EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE DO BIOMA MATA ATLÂNTICA".

Em decorrência do referido Inquérito, foi celebrado o Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, que obriga a Empresa Imperial Motores LTDA (Contrato de Concessão de Uso de Área n.º 02.2005.015.0019, rescindido em 20/07/2010), a elaborar e executar Plano de Recuperação de Área Degradada – PRAD, envolvendo parte da área objeto deste ETVE.

Adicionalmente, ressalta-se que:

- 1) Por meio do Ofício n.º 849/2013 – PJHURB de 26/08/2013, anexo 8, o Ministério Público Estadual, após ter recebido a informação de que a Infraero pretende licitar a área para outro objeto, RECOMENDOU que constasse do Edital que, para implantação do empreendimento, "não será possível qualquer tipo de modificação na área de APP (Área de Preservação Permanente), na modalidade, mata ciliar, de 30 (trinta) metros de cada margem, e que o vencedor do processo licitatório terá o compromisso de ser o garante da higidez ambiental da área";
- 2) A Procuradoria Jurídica da Superintendência Regional do Centro Leste, por meio do Parecer nº. 330/DJCE/2013 de 19/12/2013, Anexo 09, manifesta que "não há, até o presente momento, qualquer implicação legal a concessão de uso da área pretendida, tendo em vista o Inquerito Civil n.º 003.0.15517/2010";
- 2) A Imperial Motores apresentou para o MPE/BA o PRAD – Plano de Recuperação de Área Degradada, cujo cronograma de implantação e manutenção tem prazo de 36 (trinta e seis) meses para a restauração ecológica da área da mata ciliar, conforme Ofício n.º 130/2014, de 11/03/2014 e seus anexos, vide anexo 10.

A título de ilustração, a APP - Área de Preservação Permanente encontra-se destacada em verde na Figura 9, às margens do Rio Ipitanga.



Figura 9 Setorização da área em estudo.

A recomendação do Ministério Público Estadual contida na alínea "a" do Ofício n.º 849/2013 – PJHURB foi incluída no Termo de Referência do empreendimento proposto, ao passo em que as demais recomendações foram encaminhadas para a Superintendência do Aeroporto Internacional de Salvador, para fins de adoção das providências necessárias.

No decorrer dos Estudos, foram realizadas também consultas à Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso Solo do Município - SUCOM visando a verificação da viabilidade, com base na Lei Municipal de Ordenamento do Uso e de Ocupação do Solo – LOUOS e no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU do Município, se seria possível a utilização da área em estudo para os fins comerciais como propostos pelo Grupo de Trabalho.



Não obstante a ausência de parecer conclusivo da SUCOM referente à área em estudo, em conformidade com a orientação da DCES, o Grupo de Trabalho restringiu-se à avaliação quanto à possibilidade ou não de desenvolvimento da atividade na área, com base nos pareceres das áreas sistêmicas (âmbito interno), uma vez que os Editais de concessão de uso de área da Infraero estabelecem obrigações para o concessionário, inclusive no que diz respeito ao licenciamento para implantação e operação do futuro empreendimento.

4. DEFINIÇÃO DO NEGÓCIO

4.1. Das Atividades do Empreendimento

Conforme explanado anteriormente, diante da dimensão, potencialidade comercial, localização estratégica da área em estudo e das determinações contidas nos Atos Administrativo nºs 4342/DC/DF/2012 e 1081/DC/DF/2013, o Grupo de Trabalho estudou a implantação de atividades correlatas ao hotel, que possibilitassem a utilização da área em toda a sua dimensão, alinhado com as tendências de mercado.

Para efeitos deste estudo e diante da dimensão e potencialidade da área em estudo, denominamos a atividade de hotel como CENTRO HOTELEIRO.

Para definição das atividades correlatas, decidiu-se, inicialmente, pela utilização do método de *brainstorming*, cujos critérios principais foram:

- Disponibilidade da área e restrições intrínsecas (Capítulo 03);
- Características macroeconômicas e demográficas (Capítulo 05)
- Análise dos Concorrentes (Capítulo 06);
- Atividades que possuam correlação com o empreendimento.

Surgiram, inicialmente, uma relação com 06 (seis) opções de negócios, assim distribuídos:

- a) Centro Comercial (*mix* variado, incluindo lojas âncoras);
- b) Centro Empresarial (salas para empresas e profissionais autônomos);
- c) Centro Odontomédico (consultórios médicos e odontológicos);

- d) Centro Educacional (universidades e cursos profissionalizantes);
- e) Centro de Eventos (feiras, congressos, convenções e outros);
- f) Centro de Lazer / Esporte (restaurantes, choperias, danceteria, teatro, quadras poliesportivas e outros).

Feito isto, recorreu-se aos ensinamentos de Kim e Mauborgne (2005), que levaram o GT a analisar além das fronteiras convencionais da concorrência, buscando empreender movimentos estratégicos que revolucionam as convenções e reconstruem os limites do mercado, cujo processo de descoberta e exploração, por este Grupo de Trabalho, não se deu apenas por meio de previsão ou prevenção de tendências setoriais, tampouco por um processo experimental de implementação das mais inovadoras e ousadas ideias de negócios. Em vez disso, o GT buscou um processo estruturado de reordenação das realidades do mercado, onde repensou-se as opções de negócios com base nas seguintes premissas:

	ANTES	DEPOIS
SETOR	Analisávamos apenas os rivais dentro do setor	Passamos a examinar setores alternativos
ESTRATÉGIA	Apenas nossa posição dentro do grupo estratégico importava	Passamos a examinar os grupos estratégicos do setor
OFERTA	Maximizar o valor das ofertas dentro das fronteiras setoriais	Passamos a examinar as ofertas de produtos/serviços complementares

Tabela 8 Como analisávamos o mercado e como passamos a analisar (Fonte: Kim e Mauborgne, 2005)

Fundamentados nestes princípios, o GT identificou o negócio CENTRO DE EVENTOS como sendo o mais indicado, que não seria limitado apenas as feiras / congressos / convenções, muito mais que isso, a proposta do Grupo de Trabalho consiste em um complexo comercial composto de auditórios, espaço multiuso, pavilhão(ões) de feiras, salas moduláveis, restaurantes, praça de alimentação, lojas de varejo, prestação de serviços, opções de lazer e de esportes, não optando pelas demais alternativas de negócios por considerar que o centro de eventos, pelas suas características, poderia agrupar variadas atividades sugeridas pelo Grupo, somada

ainda a carência de empreendimentos com a proposta e características sugeridas pelo Grupo de Trabalho, em Salvador e Região Metropolitana.

Adicionalmente, o Grupo de Trabalho decidiu agregar ao CENTRO DE EVENTOS o CENTRO COMERCIAL e o ESPAÇO GASTRONÔMICO, com base em outros empreendimentos existentes, a fim de ofertar produtos e serviços vinculados à necessidade e conveniência de seus usuários.

Ao optar por este formato de negócio, o Grupo de Trabalho vislumbrou ainda uma forma de equacionar os períodos sazonais inerentes aos hotéis que atuam no segmento do turismo, proporcionando equilíbrio na relação entre oferta e demanda durante o ano, pois o turismo de negócios independe de condições climáticas e períodos de férias escolares.

4.2. Caracterização do Empreendimento

A área considerada neste estudo para implantação do Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e atividades correlatas mede, aproximadamente 149.166,00m² (cento e quarenta e nove mil, cento e sessenta e seis metros quadrados), não edificada, localizada em área externa ao Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luis Eduardo Magalhães, na BA 099, nas proximidades do Complexo Viário Dois de Julho.

Estima-se a utilização de 10% (dez por cento) do total da área supracitada para o Centro Hoteleiro e 90% (noventa por cento) do total da área para Centro de Eventos, ambas incluindo suas respectivas atividades correlatas e estacionamento, considerando as restrições de altura das edificações a serem implantadas no terreno, em virtude da proximidade com a cabeceira 17 da pista de pouso e decolagem 17/35, conforme Pareceres Técnicos dispostos no Capítulo 3 DEFINIÇÃO DA ÁREA.

O Grupo vislumbrou, ainda, a concessão de uma unidade comercial localizada no Terminal de Passageiros do Aeroporto de Salvador, medindo 23,10m² (vinte e três vírgula dez metros quadrados), destinada, única e exclusivamente, à atividade de Receptivo dos hóspedes/usuários do empreendimento (Centro Hoteleiro e Centro de Eventos).



*** Centro Hoteleiro e atividades correlatas:**

Estima-se a concepção do empreendimento da seguinte forma:

- Categoria mínima de 03 (três) estrelas, em conformidade com o que estabelece a Portaria Ministerial nº. 100/2011, de 16/06/2011, ou outro normativo que porventura regule ou venha a regular a matéria;
- 02 (duas) torres hoteleiras a serem construídas e exploradas comercialmente, com 04 pavimentos por torre e 150 unidades habitacionais (UH's) cada;
- A altura máxima do empreendimento deverá respeitar os limites previstos na Portaria do Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica N ° 256/GC5 de 13/05/2011, conforme os Pareceres Técnicos dispostos no **Capítulo 3 DEFINIÇÃO DA ÁREA** e outros normativos que porventura regulem ou venham a regular a matéria;
- Translado Aeroporto/Centro Hoteleiro, por meio de *serviço de shuttle*;
- Estacionamento com 150 (cento e cinquenta) vagas, exclusivo para atendimento à demanda do Centro Hoteleiro, em conformidade com os requisitos legais estabelecidos na LOUOS – Lei de Uso e Ocupação de Solo do município e em outros normativos que porventura regulem ou venham regular a matéria.

O empreendimento poderá oferecer as seguintes atividades complementares:

- a) Joalheria;
- b) Salão de beleza;
- c) Farmácia;
- d) Loja de conveniência/*souvenir*;
- e) Jornais, revistas e papelaria;
- f) Locação de automóveis.

Considerando a natureza do empreendimento, poderá haver a necessidade de avaliar novas opções e/ou quantitativos de serviços e produtos correlatos para atender a evolução do mercado, podendo ser agregadas novas atividades, exploradas diretamente ou por terceiros, mediante prévia e expressa autorização da INFRAERO, cabendo ao CONCESSIONÁRIO o pagamento de remuneração adicional correspondente ao desenvolvimento da atividade individual, com base em valor de mercado, mediante a formalização de competente instrumento contratual, nos termos regulamentares.

Importante salientar que a formatação idealizada pelo Grupo de Trabalho para o empreendimento não pretende restringir qualquer alternativa mais rentável e eficiente a ser apresentada pelo CONCESSIONÁRIO, desde que respeitadas as condicionantes previamente estabelecidas.

*** Centro de Eventos e atividades correlatas:**

Estima-se a concepção do empreendimento da seguinte forma:

- Contemplar infraestrutura adequada para a realização de eventos diversos, tais como convenções, congressos, solenidades, exposições, feiras e reuniões;
- 01 (um) pavilhão com 8.000m² (oito mil metros quadrados);
- 02 (dois) pavilhões com 6.000m² (seis mil metros quadrados) cada;
- 02 (dois) pavilhões com 3.000m² (três mil metros quadrados) cada;
- Mezanino com 03 (três) salas moduláveis com 300m² (trezentos metros quadrados) cada;
- Oferecer, no mínimo, serviços/facilidades de climatização, cabine de som, auditórios, espaço multiuso, gerador de energia e Sistema de Som;
- Contemplar, ainda, a implantação de Espaço Gastronômico e de Centro Comercial, na forma estimada a seguir:

Espaço Gastronômico, composto por:

- ⟨ 01 (um) restaurante de grande porte, com 500 m² (quinhentos metros quadrados);
- ⟨ 05 (cinco) restaurantes de médio porte, com 100 m² (cem metros quadrados) cada;
- ⟨ Praça de Alimentação/áreas comuns/serviço.

Centro Comercial, composto por:

- ⟨ 10 (dez) unidades comerciais de varejo, com 50 m² (cinquenta metros quadrados) cada;
- ⟨ 02 (duas) unidades comerciais voltadas para serviços/lazer/esportes e outros, com 500 m² (quinhentos metros quadrados) cada;
- ⟨ Áreas comuns/serviço.
- Estacionamento, com 1.889 (um mil oitocentos e oitenta e nove) vagas, exclusivo para atendimento à demanda do Centro de Eventos, em conformidade com os requisitos legais estabelecidos na LOUOS – Lei de Uso e Ocupação de Solo do município e em outros normativos que porventura regulem ou venham a regular a matéria.

Considerando a natureza do empreendimento, poderá haver a necessidade de avaliar novas opções e/ou quantitativos de serviços e produtos correlatos para atender a evolução do mercado, podendo ser agregadas novas atividades, exploradas diretamente ou por terceiros, mediante prévia e expressa autorização da INFRAERO, cabendo ao EMPRESÁRIO o pagamento de remuneração adicional correspondente ao desenvolvimento da atividade individual, com base em valor de mercado, mediante a formalização de competente instrumento contratual, nos termos regulamentares.

Importante salientar que a formatação idealizada pelo Grupo de Trabalho para o empreendimento não pretende restringir qualquer alternativa mais rentável e eficiente a ser apresentada pelo CONCESSIONÁRIO, desde que respeitadas as condicionantes previamente estabelecidas.

A seguir, encontram-se a Maquete 3D, com o objetivo de simular / ilustrar o empreendimento proposto, de acordo com as características citadas neste capítulo:



Figura 10 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento

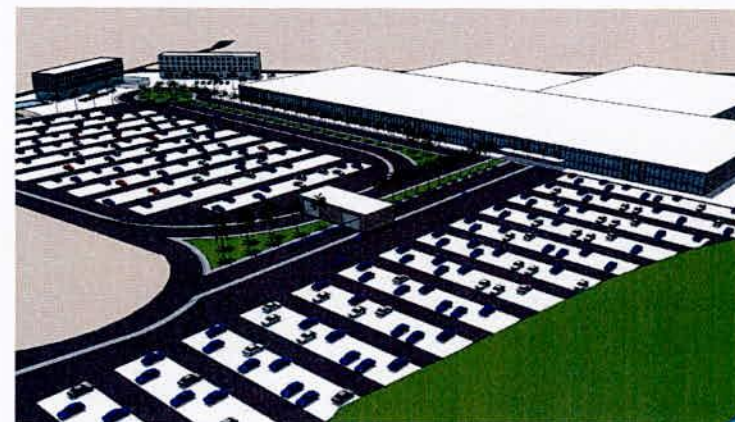


Figura 11 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento



Figura 12 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento



Figura 13 Imagem ilustrativa em 3D do empreendimento

5. ANÁLISE MERCADOLÓGICA

A análise mercadológica tem como objetivo entender o mercado onde o empreendimento será inserido, seus principais concorrentes, o perfil do público consumidor e as perspectivas vindouras para o negócio.

A matriz SWOT será aplicada como ferramenta estratégica, de forma a relacionarmos as oportunidades e ameaças presentes no ambiente externo com as forças e fraquezas (competências) mapeadas no ambiente interno, considerando os aspectos gerais do empreendimento proposto.

5.1. Ambiente Macroeconômico- Mundo

Após a grande crise financeira de 2008/09, verifica-se um cenário atual de recuperação econômica mundial, mesmo que tênue. Os países desenvolvidos ainda permanecem com baixo crescimento, com perspectiva de aumento tímido de suas atividades em 2014. Quanto aos países emergentes, destacam-se as economias da Índia e da China, principalmente desse último que tem aumentado consideravelmente sua participação na atividade econômica mundial.

O Fundo Monetário Internacional (FMI) vislumbra que a economia mundial precisará de, pelo menos, 10 (dez) anos para sair da crise financeira iniciada em 2008 e agravada em 2009, é o que revela a edição nº 36 do Boletim de Desempenho Econômico do Turismo, elaborado pelo Ministério do Turismo e Fundação Getúlio Vargas (FGV).

O gráfico abaixo demonstra um panorama acerca do crescimento da economia mundial.

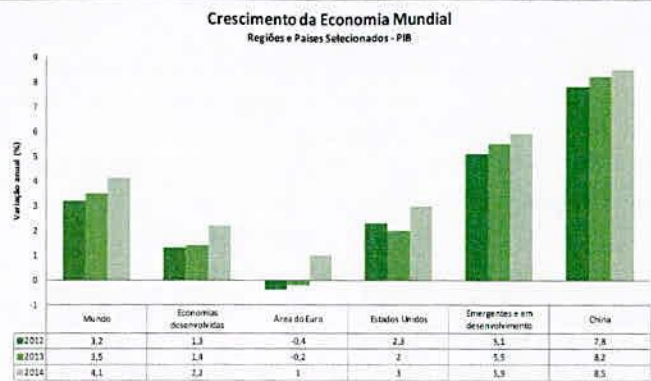


Gráfico 1 Crescimento da Economia Mundial
Fonte: Boletim de Desempenho Econômico do Turismo. – Ano IX, nº 36, Ministério do Turismo. – Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2012. 1 v.

Mesmo diante de um ambiente econômico cercado de incertezas e instabilidade, o turismo destaca-se como uma das poucas atividades econômicas que apresenta crescimento significativo, segundo a World Tourism Organization – UNWTO (<http://www2.unwto.org/en>), concluindo, deste modo, que a atividade turística exerce um papel fundamental na economia.

5.2. Ambiente Macroeconômico - Brasil

Nas últimas duas décadas, o Brasil imergiu num novo modelo de desenvolvimento, tendo como alicerce a estabilidade monetária, a reversão das fragilidades externas, a responsabilidade fiscal e a inclusão social.

Este novo ciclo guiou o País em direção à expansão econômica e a um novo patamar internacional, fazendo crescer o interesse por parte de investidores.

Um dos primeiros passos em busca de um ambiente econômico favorável, foi a redução e o controle da inflação, em meados da década de 1990. Na década seguinte, para desatrelar a imagem do Brasil a um parceiro de risco para investidores diretos, foi dado outro passo importante: a adoção da política de acúmulo de reservas

cambiais, o que conduziu à redução da taxa de juros e da dívida pública em comparação ao PIB (de 60,6% para 36,6% ao final de 2011), e o País passou de devedor a credor nominal no mercado internacional.

O novo cenário econômico mudou o ambiente de negócios brasileiro de forma relevante. Dentre os países emergentes, o Brasil foi o segundo mercado mais atrativo em 2008. Mesmo durante a crise internacional de 2009, o Brasil encerrou o ano com um registro de US\$ 25,9 bilhões em investimentos estrangeiros diretos, mantendo-se entre os principais focos de interesse de investimentos estrangeiros, se comparado a outros países emergentes.

É interessante destacar que o Brasil foi o primeiro país emergente a aprovar uma lei de responsabilidade fiscal, trazendo outro fator macroeconômico importante: a previsibilidade, que gera confiança nos investidores e assegura a materialização de investimentos.

A melhoria das finanças públicas permitiu que o Brasil atingisse melhores níveis de classificação de risco, de 2.000 pontos em meados de 2002 para aproximadamente 200 em 2012.

Em paralelo à melhoria da imagem do Brasil no cenário econômico externo, é possível identificar algumas transformações estruturais recentes, com uma forte demanda do mercado interno, alimentada pela melhora na distribuição de renda e redução da pobreza, expansão do crédito e recuperação da renda do trabalho, ao mesmo tempo que tem pressionado um constante aumento de preços que insiste em superar o centro da meta inflacionária estabelecida pelo Banco Central.

Com a continuidade nos fundamentos da política macroeconômica, o crescimento dos investimentos primários foi estimulado pelo aumento da confiança empresarial, por meio do aumento de crédito às empresas com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

Os investimentos governamentais em infraestrutura, com destaque para o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), têm sido decisivos para a expansão da produtividade e da capacidade da oferta da economia. Em consequência disso, observa-se uma crescente presença do capital externo em investimentos de grande porte na economia nacional, sinal da confiança do mercado internacional na economia brasileira.



5.3. Estado da Bahia

Com uma população de, aproximadamente, 14 milhões de habitantes distribuídos numa área de mais de 564 mil km², o Estado da Bahia tem 417 municípios, sendo a maior extensão litorânea brasileira. Em consequência disso, tem diversificadas opções turísticas de lazer, com tradições culturais e atrativos naturais.

A economia é composta basicamente por indústria, mineração, turismo, agropecuária e serviços, respondendo por 36% do Produto Interno Bruto - PIB do Nordeste e mais da metade das exportações da região.

A Secretaria de Estudos Econômicos e Sociais do Estado (SEI) publicou informação de que o PIB da Bahia cresceu 3,1% em 2012, enquanto o PIB do Brasil apresentou um crescimento de apenas 0,9%.

No 1º trimestre de 2013, a economia baiana registrou crescimento de 1,5% em comparação com o 1º trimestre de 2012. Em relação ao 4º trimestre de 2012, a atividade econômica registrou crescimento de 1,48%. Já o PIB brasileiro registrou no 1º trimestre expansão de 1,9% em relação ao mesmo período de 2012 e 0,6% na comparação com o 4º trimestre de 2012. As informações são da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, autarquia da Secretaria do Planejamento (Seplan).

O secretário do planejamento do Estado, José Sergio Gabrielli, destaca que *"quando comparado ao trimestre imediatamente anterior, o PIB baiano apresentou taxa de crescimento de 1,48%, enquanto o nacional cresceu 0,6%. Isso evidencia um ritmo de retomada do crescimento da indústria de transformação do Estado, que registrou expansão de 6,4%"*.

No primeiro trimestre de 2013, a indústria baiana teve crescimento de 3,2% em comparação com o mesmo trimestre de 2012. Destacam-se a seguir as regiões econômicas do estado da Bahia, tendo como foco suas principais atividades econômicas e pólos de investimento e desenvolvimento:

- Região Metropolitana de Salvador: a mais desenvolvida do Estado da Bahia, concentrando investimentos na atividade comercial e de serviços, sobretudo em Salvador, no setor petroquímico e meta-mecânico, na área de alimentos, têxtil e construção civil.

- Região Extremo Sul: a segunda região de maior atração de investimentos do Estado e nela está concentrada a produção de celulose do estado.
- Região Paraguaçu: tem Feira de Santana como seu município mais desenvolvido, sendo a segunda maior concentração urbana do Estado, com importante centro industrial (Suba). As principais atividades econômicas são o comércio, os serviços e a indústria de transformação.
- Região Oeste: Barreiras é seu principal município. É a maior região produtora de grãos da Bahia. É considerada a região mais moderna e desenvolvida do Estado em termos agrícolas.
- Região Serra Geral: tem a cidade de Guanambi como principal pólo de desenvolvimento. Sua agricultura baseia-se do algodão e sua principal atividade é a mineração.
- Região Litoral Norte: possui uma base produtiva diversificada, destacando-se a exploração de petróleo, a fruticultura (laranja e coco-da-baia) e bebidas.
- Região Sudoeste: principais atividades econômicas são a pecuária, a cafeicultura, comércio e serviços. Seu principal pólo de investimentos é a cidade de Vitória da Conquista.
- Região Litoral Sul: suas principais atividades produtivas são o cultivo do cacau e a pecuária bovina.
- Região Piemonte da Diamantina: sua principal atividade é a exploração de minério (cimento, cobre e esmeralda). Possui uma importante atividade pecuária (bovinos, ovinos e caprinos) e também destaca-se na produção de sisal.
- Região do Médio São Francisco: suas principais atividades econômicas são a produção de frutas e hortícolas irrigadas e a agroindústria de conservas para exportação.
- Região Baixo Médio São Francisco: é a região mais modernizada e diversificada da Bahia na produção de frutas para exportação com base na irrigação.

- ⟨ Região Nordeste: Paulo Afonso é seu principal pólo de desenvolvimento. Sua principal atividade econômica é a agropecuária e a produção de energia elétrica.
- ⟨ Região Irecê: é a maior produtora da cultura do feijão do Estado.
- ⟨ Região da Chapada Diamantina: suas principais atividades econômicas são a mineração e o turismo.
- ⟨ Região Recôncavo Sul: é uma das mais antigas regiões do Estado, principal atividade econômica é o turismo.

5.3.1. A Região Metropolitana de Salvador - RMS

A Região Metropolitana de Salvador é formada pelos municípios de Dias D'Ávila, Pojuca, São Sebastião do Passé, Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas, Itaparica, Candeias, Simões Filho, São Francisco do Conde, Madre de Deus, Salvador e Vera Cruz, distribuídos entre o Recôncavo Baiano e o Litoral Norte.

É também conhecida como Grande Salvador, conta com 4.375,123 km² e possui 3.642.682 habitantes, segundo o levantamento feito pelo IBGE em 2012. É a 7ª região metropolitana mais populosa do Brasil. Concentra quase metade do PIB estadual, é também a metrópole mais rica do Norte-Nordeste em PIB nominal.

Salvador e RMS figuram como um dos principais pólos de turismo nacional e internacional, tendo como principal porta de entrada o Aeroporto Internacional de Salvador.

O perfil dos turistas é formado essencialmente pelo turismo de lazer, cultura e negócios. Este último impulsionado principalmente pela demanda criada com a implantação do PÓLO PETROQUÍMICO DE CAMAÇARI, CENTRO INDUSTRIAL DE ARATU – CIA, das indústrias automobilísticas da FORD, das indústrias de bebidas SCHINCARIOL e ITAIPAVA, de Centros de Distribuição de O BOTICÁRIO e MAGAZINE LUIZA e com perspectiva de instalação das indústrias automobilísticas JAC MOTORS e HYUNDAI, dentre outras.

Os eventos esportivos com dimensões nacional e internacional, a exemplo do torneio de tênis Brasil Open, também contribuem para o incremento do negócio

turismo na RMS, além dos festejos típicos da Capital – Carnaval, e do interior – Micaretas e São João.

Em busca de novas alternativas econômicas para a RMS, tanto o Governo do Estado quanto os Municípios têm concedido incentivos fiscais para atrair novas indústrias e incrementar o turismo, buscando respectivamente a expansão do pólo industrial e a ampliação de projetos de requalificação urbana, contemplando o crescimento da oferta no ramo imobiliário residencial e de complexos hoteleiros.



Figura 14 Principais pontos turísticos de Salvador – Elevador Lacerda e Mercado Modelo

6. ANÁLISE DA CONCORRÊNCIA

6.1. Hotel

Num raio de 8km do Aeroporto Internacional de Salvador - SBSV foram localizados 05 (cinco) hotéis na categoria 03 (três) estrelas em atividade e outros 02 (dois) em fase de construção, listados na Tabela 09 do presente Relatório.

A Portaria nº 100, de 16/06/2011, publicada no Diário Oficial da União em 21/06/2011, institui o Sistema Brasileiro de Hospedagem (SBClass), com classificação estabelecida por meio de "estrelas", em uma escala de uma a cinco, a fim de categorizar os empreendimentos de hospedagem no território brasileiro.

O Grupo de Trabalho propôs como categoria mínima para o Centro Hoteleiro 03 (três) estrelas, pois de acordo com o Regulamento do Sistema Oficial de Classificação de meios de hospedagem, esta corresponde a categoria TURÍSTICO, compreendendo principalmente o turismo de negócios, eventos e cultural, por entender serem estes os segmentos que serão atendidos pelo empreendimento.

Registra-se ainda que a categoria TURÍSTICO intermedia as categorias SUPERIOR e a ECONÔMICA, fato que amplia as possibilidades de posicionamento no mercado, cabendo ao empresário decidir a categoria que melhor se adeque a sua estratégia de negócio.

No entorno imediato do Aeroporto de Salvador, localizam-se dois empreendimentos, considerados pelas suas características como principais concorrentes: Hangar Business Park e Aero Espaço Empresarial & Hotel, este último, em fase final de construção, cujos nomes remetem a elementos da atividade aeroportuária, servindo, inclusive, como estratégia de *marketing* para divulgação e comercialização dos mesmos.

Hangar Business Park

Lançado pela Odebrecht Realizações Imobiliárias, trata-se de um empreendimento formado, em sua primeira fase, por 04 (quatro) torres empresariais e 02 (duas) torres de hotéis, em uma área de 28.000 m², localizada a 5,3 km de distância do Aeroporto (SBSV).

Segundo o site da Odebrecht (www.odebrecht.com.br), o Hangar é o primeiro lançamento em Salvador a usar o conceito de *Business Park*, no qual o projeto arquitetônico privilegia a convivência entre seus usuários e a integração das empresas que formam o condomínio.

Em jan/2013, membros do GT visitaram o local das obras, com intuito de verificar *in loco* as instalações do Hangar Business Park e obter maiores informações sobre o empreendimento. O atendimento foi feito por corretores vinculados a empresa LOPES IMOBILIÁRIA, tendo disponibilizado material de divulgação, anexo 11, e verbalizado as seguintes informações:

- Início das obras: dez/2011
- Término das obras: nov/2013
- Investimento estimado: não declarado
- Vagas de estacionamento: 2.500 vagas

- Sobre o HOTEL:
 - Valor venal dos apartamentos: R\$ 214.000,00 (média)
 - Classificação: 03 estrelas
 - Quantidade de UH's: 467 unidades habitacionais
 - Rentabilidade prevista: não declarado
 - Unidades vendidas: 100%
 - Bandeiras: Novotel e Ibis
- Sobre o CENTRO EMPRESARIAL:
 - Valor venal das salas: a partir de R\$ 195.000,00
 - Valor da locação das salas: 0,8% do valor venal (média)
 - Unidades vendidas: 70%
 - Unidades alugadas: ainda não disponível

O *mix* do centro empresarial é composto de escritórios, consultórios médicos / odontológicos, lojas, instituições bancárias e restaurantes, além de pista de corrida, academia de ginástica e praça de convivência.



Figura 15 Maquete eletrônica do Hangar Business Park



Figura 16 Foto do Hangar Business Park em construção.

Aero Espaço Empresarial & Hotel

Lançado pela Graute Empreendimentos, o projeto conta com 03 (três) torres que buscam reunir, em um mesmo espaço, negócios, turismo, compras, serviços, lazer, segurança, conforto e praticidade, em um *mix* de soluções com conceito moderno e inovador, localizado a 4,1 km de distância do Aeroporto (SBSV).

Em jan/2013, membros do GT visitaram o local das obras, com intuito de verificar *in loco* as instalações do Aero Espaço Empresarial & Hotel e obter maiores informações. O corretor de imóveis disponibilizou material de divulgação, anexo 12, e verbalizou as seguintes informações:

- Sobre a **TORRE EMPRESARIAL**:
 - 10 pavimentos;
 - 36 salas por andar, total de 360 salas;
 - Salas de tamanho variados, a partir de 29m²;
 - 690 vagas de estacionamento;
 - Infraestrutura completa de um centro de negócios;
- Sobre a **TORRE HOTELEIRA**
 - 11 pavimentos;
 - 17 apartamentos por andar, 187 no total;
 - unidades a partir de 22,50 m²;
 - administração a cargo da InterCity;
 - restaurante, salas de reunião e conferencia;
- Sobre o **MALL**
 - 3.300 m² de lojas, serviços, área de convivência e praça de alimentação;
 - ideal para potenciais lojas de conveniência, bancos, lavanderias, farmácias e outros;
 - visa atender o fluxo interno e também ao público flutuante, oriundo do entorno e do aeroporto



Figura 17 Maquete eletrônica do Aero Espaço Empresarial & Hotel



Figura 18 Foto do Aero Espaço Empresarial & Hotel em construção

Observa-se que os 02 (dois) empreendimentos **HANGAR** e **AERO** representam os principais concorrentes para o projeto comercial de concessão de uso de área com investimento para implantação do **CENTRO HOTELEIRO, CENTRO DE EVENTOS e ATIVIDADES CORRELATAS**, principalmente pela proximidade com o Aeroporto e pelo público alvo (executivos).

A fim de apresentarmos esta análise da concorrência em um formato que possibilite a comparação de indicadores entre os empreendimentos hoteleiros e, além disso, permitir a extração de dados numéricos necessários para compor as projeções futuras deste estudo (fluxo de caixa), apresentamos o quadro abaixo, onde outros 05 (cinco) hotéis foram inseridos em nossa análise, classificados como 03 (três) estrelas, situados em um raio de 8 km do SBSV:

Hotel	Distância do SBSV (Km)	Valor diária (média)	UH's
Hangar Business Park (Bandeira Ibis) (*)	5,3	R\$ 139,00 (**)	467
Aero Espaço Empresarial & Hotel (Bandeira InterCity) (*)	4,1	R\$ 135,00 (**)	187
Hotel Milenium Inn	1,9	R\$ 149,00	40
Hotel Leisure & Beach	2,7	R\$ 140,00	24
Malibu Plaza Hotel	4,9	R\$ 156,45	117
Hotel Praia da Sereia	5,4	R\$ 130,00	50
Hotel Itapoá Praia	6,1	R\$ 100,00	49
MÉDIA	4	R\$ 135,64	133

Tabela 9 Mapa comparativo – Hotéis 03 estrelas em um raio de 8 Km do Aeroporto Internacional de Salvador – SBSV
Pesquisa realizada no site www.booking.com, em 29/05/2013.

(*) Empreendimentos em construção.

(**) Para estimar o valor médio das diárias para o Hangar Business e Aero Espaço Empresarial, levamos em consideração o valor médio das bandeiras Ibis e InterCity, em consulta realizada pela internet, em 29/05/2013.

Além dos empreendimentos em comento, há um *Shopping Center* (Salvador Norte) localizado a 500 metros da área considerada neste estudo, inaugurado em 2010 pelo grupo João Carlos Paes Mendonça. O empreendimento dispõe de uma área total de 107 mil m², com um *mix* variado de lojas comerciais e de prestação de serviços, restaurantes, supermercado, cinema e outras opções de lazer.

Embora a concorrência apresentada, o Grupo de Trabalho, do ponto de mercadológico, entende ser pertinente a implantação do Centro Hoteleiro na área em estudo, haja vista a caracterização do empreendimento e o nicho de público a ser atingido pelo negócio, executivos, passageiros de curta estadia, tripulantes, sobretudo os usuários do Centro de Eventos que terão o hotel como um suporte.

A consultoria imobiliária Jones Lang LaSalleHotels, especializada em hotéis e hospitalidade, em sua edição "Hotelaria em Números Brasil 2012", apresenta uma pesquisa realizada junto a mais de 500 investidores nacionais e internacionais, que indicam o Brasil como um dos principais países da América Latina para receber investimentos em hotéis.

Corroborando com a pesquisa realizada pela Jones Lang LaSalleHotels, a revista semanal *Istoé Dinheiro* apresentou uma série de entrevistas realizadas com empresários e investidores do ramo, que discorreram sobre o tema, cujos trechos principais transcrevemos abaixo:

EDIÇÕES	CITAÇÕES
Edição 745 04/04/2012	Rafael Freire – jornalista, autor da matéria: "...o crescimento da economia ampliou a importância relativa do Brasil no cenário global, ampliando o turismo de negócios e de lazer...a rentabilidade dos hotéis brasileiros vem atraindo cada vez mais investidores. Contribuindo com esta estatística, a revista informa que a Atlântica Hotels, maior administradora de hotéis multimarcas de capital privado da América Latina, captou R\$ 1 bilhão e vai construir 21 novos hotéis no Brasil até



Matéria: 2025;
Um Carlos Gerdau – empresário e herdeiro do Grupo Gerdau: Em parceria com a administradora Atlântica Hotels, pretende lançar uma rede de hotéis no Brasil, com bandeira voltada para o turismo de negócios, cujo investimento estimado é de R\$ 100 milhões;

Edição 750
Roland Bonadona – presidente da rede ACCOR na América Latina: "...Há uma demanda reprimida aqui, uma vontade imensa de investimento que estava represada, em cenário esplêndido para o crescimento da hotelaria...";

Patrick Mendes – diretor de operações: "...Os parceiros da ACCOR nunca foram tão simpáticos aos investimentos no Brasil como agora...temos sinal verde para investir no Brasil o quanto for

Matéria: preciso...";
Ele vai Hugo Cilo – jornalista, autor da matéria: "...O aval dos investidores faz todo o sentido e não tem relação direta com eventos com a Olimpíada, a Copa do Mundo nem com a privatização dos aeroportos. A explicação está nas cifras. O Brasil possui a maior taxa de retorno sobre o investimento em todos os 90 países em que a Accor atua...";

Edição 745
Jim Petrus – chefe de operações da organização Trump: "...o Brasil é o mais sedutor mercado para novos empreendimentos em hospedagem do mundo...o mercado brasileiro é extremamente próspero e isso faz com que o país seja prioridade não apenas para Donald Trump como para muitas redes de hotéis...";

Tabela 10 Sínteses de entrevistas realizadas pela revista semanal *Istoé Dinheiro*

As informações trazidas nas pesquisas e artigos estudados, no que diz respeito ao aquecimento do mercado brasileiro no ramo de hotelaria, fortalecem o entendimento do GT, ampliando a possibilidade de viabilidade do negócio proposto.

Segundo o estudo elaborado pelas empresas FOHB e Hotel Invest, denominado Placar da Hotelaria 2015, publicado no endereço eletrônico www.sp.senac.br/placardahotelaria, em 18/08/2012, o efeito mais duradouro de um país-sede da Copa do Mundo da FIFA é a boa impressão que causará ao mundo todo pela combinação de uma organização eficiente e hospitalidade acolhedora. A simpatia do povo local costuma deixar marcas nos viajantes de todo o mundo, o que configura tanto uma oportunidade quanto um desafio para a indústria hoteleira.

A recepção de um grande evento esportivo ajuda a promover o destino, destacando seus atrativos e sua hospitalidade para o público mundial, seja pelo comparecimento ao evento ou pela cobertura midiática. A imagem da Alemanha, por exemplo, melhorou expressivamente dada a vivacidade do *slogan* do evento “ZuGastbeiFreunden” (Tempo para fazer amigos) e o país vem recebendo cada vez mais visitantes internacionais desde então.

A Copa do Mundo será uma excelente oportunidade para o Brasil estabelecer e consolidar a imagem de um país moderno, festivo e encantador. O setor turístico e a hotelaria deverão ter ganhos mais evidentes no longo prazo e não incrementos brutais de diárias, receita e lucro no período dos jogos, é o que afirma a publicação Placar da Hotelaria 2015.

Conclui-se que Salvador, como uma das sedes da Copa do Mundo da FIFA, terá a oportunidade de mostrar-se para o mundo, atraindo, desta forma, investidores e turistas, fomentando a economia local, inclusive o mercado hoteleiro.

6.2. Centro de Eventos

A tipologia dos eventos que são realizados na Bahia, a partir de Salvador, é composta de Congressos, Feiras/Exposições, Shows, entretenimentos Socioculturais, Seminários e Eventos corporativos/empresariais e atuam como importantes elementos corretivos diante da sazonalidade sofrida pelos destinos turísticos.

Em outro ponto, apesar de Salvador possuir potencial competitivo para captação de eventos no cenário nacional e internacional (conferindo sua história,

localização geográfica, crescimento populacional, condição de metrópole, meios de transporte integrados, etc.), pesa a distância sentida entre a sua capacidade de apreensão e o desenvolvimento corrente do setor.

Segundo a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia, através do Relatório Anual de Governo 2009 “Embora os indicadores dos últimos anos para a realização de eventos nos centros geridos pela Bahiatursa apresentem números significativos que apontam para o crescimento do setor, os dados operacionais não acompanham exatamente este cenário. O efeito do tempo, a necessidade de modernização das instalações e serviços, a política tarifária e a difícil logística para gerenciamento dos centros por um órgão público, representam entraves importantes a resultados economicamente viáveis.”

Neste contexto, vislumbrou-se a instalação de equipamento no conceito Centro de Eventos dotado de infraestrutura suficiente e moderna, integrado às políticas de desenvolvimento de turismo na Bahia e com aptidão para captar eventos locais, regionais, nacionais e internacionais de natureza turística, institucional, solene, entretenimento/lazer e negócios.

No particular relativo à infraestrutura para realização de grandes eventos na Região Metropolitana de Salvador, confere-se que a oferta de equipamentos está concentrada no Centro de Convenções da Bahia, considerando o seu dimensionamento (53.000 m2 de área edificada), com capacidade de receber mais de 10.000 (dez mil) pessoas e de realizar eventos concomitantes. Segundo a Administradora do empreendimento (Bahiatursa), o centro atende principalmente eventos relacionados a feiras e exposições internacionais; congressos, seminários e reuniões corporativas e científicas; solenidades educacionais e públicas, assegurando uma ocupação média de 90% da maior parte dos ambientes ofertados. Em alguns períodos o empreendimento alcança o preenchimento total da agenda, demarcando o tempo para reserva do espaço de até 24 (vinte e quatro) meses em relação à data do evento.





Figura 19 Centro de Convenções do Estado da Bahia

Além das facilidades comuns do espaço, a estrutura dispõe de um restaurante de grande porte, com funcionamento independente da programação do centro, estacionamento próprio 1.300 (mil e trezentas) vagas, não dispondo, porém, de outras atividades comerciais (lojas de varejo, agência de viagens e bancos).

A infraestrutura do Centro de Convenções da Bahia carece de reforma, modernização e ampliação considerando, especialmente, o seu tempo de operação (43 anos). Possui localização estratégica, estando nas proximidades de centros empresariais da cidade de Salvador e a 17km do Centro Histórico. Por outro lado, a região suporta os impactos comuns da precária mobilidade urbana, marcados por congestionamentos, principalmente em dias de evento e da quantidade insuficiente de vagas para estacionamento.

Outros Centros de Eventos localizados na RMS possuem estruturas menores em relação ao Centro de Convenções da Bahia, merecendo destaque para os Centros do Bahia Othon Palace Hotel (3.900m² capacidade para 2.500 pessoas); Gran Hotel Stella Maris (3.565 m², capacidade para 2.500 pessoas); Centro de Convenções do Pestana Bahia Hotel (4.600 m² capacidade para 3.600 pessoas); Fiesta Convention Center (4.400 m² capacidade para 5.300 pessoas). Os referidos ofertam capacidade para realizar eventos simultâneos, porém em condição restrita, impossibilitando a captação de eventos de maior porte.

Conforme identificado em pesquisas, os empreendimentos focam na realização de cursos, congressos e solenidades, já que o principal ambiente de oferta é em conceito de auditório.

Outro empreendimento que merece destaque é o Complexo Costa do Sauípe, localizado no município de Mata de São João a 83,1 km do Aeroporto Internacional de Salvador, composto por 05 hotéis, 05 pousadas e 05 estruturas para atendimento de eventos corporativos. Localizado em cenário paisagístico, dispo de uma infraestrutura de lazer em harmonia com a natureza local. O Complexo aposta no atendimento de um público diversificado, com opções de lazer, gastronomia e atrações culturais.



Figura 20 Imagem Costa Do Sauípe Park.
Fonte www.google.com.br, pesquisada em 14/03/2013

Dentre os equipamentos desta natureza existentes nos demais Estados da Região Nordeste, destacam-se:

- < Centro de Eventos de Fortaleza – Recentemente inaugurado (ago/2012), o equipamento oferta 170.000 m² de área edificada, com capacidade para atender 30.000 pessoas e estacionamento com 3.200 vagas;
- < Centro de Convenções de Pernambuco – Localizado na Capital do Estado, o empreendimento dispõe de 18.870 m², com capacidade para atender 6.000 pessoas, ofertando 2.500 vagas de estacionamento;

- ⟨ Centro de Convenções de Natal – com 16.000 m², o equipamento atende até 12.000 pessoas e oferta 1.000 vagas de estacionamento.

Observa-se que os referidos equipamentos atendem eventos de diversas tipologias e possuem referência nacional. As cidades onde estão localizados possuem características semelhantes, principalmente por estarem em região litorânea.

No que se refere a perspectiva nacional, o negócio ganha considerável destaque na Região Sudeste, em especial nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, principalmente por ofertarem considerável infraestrutura (rede hoteleira, grandes centros de eventos, nível elevado de acessibilidade), agregarem grandes centros empresariais e desenvolverem políticas de desenvolvimento turístico agressivas.

O Ministério do Turismo, em seu *site*, informa que o Rio de Janeiro foi a cidade brasileira que mais sediou eventos internacionais em 2012. Naquele ano, foram realizados 69 congressos e convenções que, segundo relatório anual da Associação Internacional de Congressos e Convenções (ICCA, na sigla em inglês) conferiram à capital fluminense o segundo lugar no *ranking* das Américas.

São Paulo assumiu o segundo lugar, com 60 eventos e Salvador o terceiro lugar, com 17 eventos. O número de municípios do Brasil que receberam congressos e convenções internacionais, segundo a ICCA, subiu de 48 para 57.

Nesta perspectiva, afere-se que a proposta tem fundamento de viabilidade e diferencial mercadológico em relação aos concorrentes assinalados, conferindo os elementos já abordados neste estudo, merecendo destaque para:

- ⟨ Atratividade da Capital Baiana, refletida por sua história, cultura, posição Geográfica e climática (litorânea), acessibilidade (marítima, terrestre e aérea) e com carreira turística consolidada;
- ⟨ A Região Metropolitana de Salvador apresenta um pólo empresarial amadurecido e com perspectiva de crescimento, influenciando no desenvolvimento do turismo de negócios;
- ⟨ A localização pretendida é privilegiada, pois está na região de crescimento da cidade de Salvador (Litoral Norte); acessível,

inclusive, para as demais cidades que compõem a RMS e centros empresariais; integrada ao sítio aeroportuário;

- ⟨ A dimensão da área tem amplo potencial de exploração, com capacidade de implantar um empreendimento de grande porte, sem prejuízo de outras atividades previstas.

Soma-se, ainda, a projeção de se ter um equipamento contido num conceito integralizado que possa ofertar diversos serviços e produtos, constituindo um autêntico complexo de comodidade ao turista, com atividades que possam manter a sustentabilidade do empreendimento, mesmo diante das perspectivas sazonais.

Pela singularidade do empreendimento proposto, não foi possível obter dados/informações de muitas fontes.

Desta forma, o GT recorreu ao agendamento de reuniões/entrevistas com representantes de centros de convenções na cidade de Salvador e em Brasília, a fim de colher dados/informações financeiras dos respectivos empreendimentos, cujas informações apresentamos abaixo:

⟨ **Entrevista ao Convention Bureau Salvador Litoral Norte – Salvador/BA:**

Data: 12/03/2013 – 09h00

Entrevistado:

- Pedro Costa - Diretor Presidente do Convention Bureau

Site: www.salvadorconvention.com.br

Telefones: (71) 3311-4444/ 3311-4426

⟨ **Dados da entrevista no Convention Bureau Salvador Litoral Norte:**

A reunião foi iniciada com a contextualização do motivo da visita pela Gerente Regional Comercial e de Logística de Carga da Regional do Centro Leste, Sra. Rute de Cassia Santos de Jesus e o Gerente Comercial do Aeroporto Internacional de Salvador, Sr. Alisson Vinicius Freitas Silva, ao Presidente do Convention Bureau, Sr. Pedro Costa, que teceu as seguintes informações:

- Entende ser pertinente um hotel na localização informada e não tem dúvida que é sucesso total, pois a área é prospera, tem clientes do Polo Petroquímico e centros industriais próximos;
- Entende que os hotéis do litoral norte tem maior ocupação do que os hotéis da Barra para o público de negócios;
- Entende ser pouco interessante um hotel com menos de 200 apartamentos e um centro de eventos para no mínimo 1000 pessoas;
- Entende que um centro de convenções aliado a um hotel será um sucesso. Eventos de todo o porte, não limitando o nº de pessoas. Completa sugerindo não fazer um negócio acanhado, e manifesta como essencial um negócio que possibilite o crescimento;
- Entende que um tipo de empreendimento como pretendido terá no mínimo uma taxa de ocupação de 50% segura.

No segundo momento foram formuladas perguntas ao entrevistado conforme discorrido abaixo:

Grupo de Trabalho: Como está a Bahia/Salvador para atender o turismo de negócios?

Pedro Costa: A Bahia possui um Centro de Convenções e mais 04 grandes hotéis com Centro de Convenções agregados. Salvador tem preparação para atender eventos de pequeno, médio e grande porte. A Cidade em termos de custo favorece a isso, pois estrategicamente está bem localizada, ainda há aspectos culturais, artísticos e históricos que mantêm a cidade na rota do turismo. No entanto precisa-se melhorar a infraestrutura, aeroportuária, rodoviária e de lazer.

Grupo de Trabalho: Com relação à infraestrutura, o que temos hoje atende? Há necessidade de investimentos? Os Centros de Convenções atuais, atendem as necessidades do setor?

Pedro Costa: Salvador tem capacidade para eventos, principalmente de caráter científico, feiras e eventos corporativos (convenções). Quando trata-se de eventos corporativos a empresa traz o Brasil inteiro para um único lugar, não espalhando o público pois as pessoas vem a trabalho e a noite fazem programações todos juntos. O Litoral Norte está preparado para esse tipo de convenção, Salvador não está. Como prova disso o maior hotel em Salvador é o Pestana não tende a um evento de grande porte. Hotéis como Costa do Sauípe, IberoStar atendem ao evento de grande porte pois possuem local fechado para a realização do eventos e lazer atrelado ao hotel. Sauípe está construindo um centro de convenções. A Bahia terá duas áreas de eventos fortes uma em

Salvador e outra em Sauípe. Entende que a infraestrutura precisa melhorar e ainda da necessidade do investimento e elucida "As pessoas querem conforto". O Centro de Convenções é um dos melhores do Brasil, resguardando as devidas proporções. Ele detém vista mar, localização estratégica, auditório para 2000 pessoas. Temos um projeto para climatizar todo o 3º andar. Mas entende a necessidade da modernização do Centro de Convenções da Bahia.

Grupo de Trabalho: Quais as perspectivas para o setor de turismo de uma forma geral, e especificamente turismo de negócios na Bahia para os próximos anos?

Pedro Costa: O turismo de negócios é o que mais cresce no mundo. A Bahia sempre estará rota do turismo, a dança, música arquitetura, cultura, história e belezas naturais, sempre serão um atrativo turístico.

Grupo de Trabalho: Qual o segmento que mais demanda eventos em Salvador/Bahia?

Pedro Costa: As feiras são vantajosas quando não concorre com o comércio local. Salvador está classificado como 3º lugar no nível nacional para eventos de grande porte, perde somente para Rio de Janeiro e São Paulo. Os Congressos e Convenções não costumam acontecer em alta estação, pois as passagens e hospedagens estão mais caras. O segmento que demandam mais eventos em Salvador são os corporativos que em 2012 saltou de 12% para 22%.

Grupo de Trabalho: Acredita que após os eventos esportivos voltados para o Brasil, esta demanda permanecer aquecida?

Pedro Costa: Com os eventos esportivos próximos será muito bom para o turismo, pois Brasil será foco do mundo.

Grupo de Trabalho: Sobre o Centro de Convenções construído no Ceará, que se apresenta como o mais moderno na América Latina, o Senhor acredita que será concorrente direto Centros de Convenções instalados na Bahia?

Pedro Costa: O Centro de Convenções do Ceará não trará impactos para os empreendimentos similares na Bahia, pois as características que beneficiam o lugar ninguém tira. O que Salvador precisa é melhorar a sua infraestrutura.

↳ **Visita ao Centro Convenções da Bahia – CCB - Salvador/BA:**

Data: 12/03/2013 – 11h00

Visitado:

- Luiz Carlos Oliveira Machado - Técnico de Atendimento ao Cliente
- Gerência de Atendimento ao Cliente (GEATE) da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia – Bahiatursa

Site: www.bahiatursa.ba.gov.br

Telefones: (71) 3117-3101 / 3117-3102 / 3117-3142

⟨ Dados colhidos na visita as dependências do Centro Convenções da Bahia – CCB/ Salvador (BA):

- A procura para eventos como formatura é intenso, turmas como as de Medicina e Direito somam aproximadamente 3.500 pessoas por evento. Salvador não há outro espaço para a realização de evento nesse porte. A diária cobrada é aproximadamente de R\$ 9.000,00;
- A taxa de ocupação do Centro de Convenções da Bahia é de 85%, especificadamente o Teatro Yemanjá, parte integrante do Centro de Convenções, tem ocupação média de 90%.
- Informou que uma desvantagem para o Centro de Convenções da Bahia é o salitre intenso da região, que demanda alto custo de manutenção. Fato que ficou constatado pelo Grupo de Trabalho na visita as dependências do local.

⟨ Visita ao Convenções Ulysses Guimarães – Brasília/DF:

Data: 04/03/2013 – 14h00

Visitados:

- Mirna Vasques – Diretora de Comercialização
- Gilmar Jesus Santos – Núcleo de Orçamento
- Luis Antônio Chamon – Gerente de Orçamento e Finanças

Telefones: (61) 3214-2796 (Gilmar e Luiz Antônio) e 8109-1095 (Gilmar)

⟨ Resumo dos dados colhidos na visita ao Convenções Ulysses Guimarães/ Brasília (DF):

- Administrado pela Secretaria de Turismo do GDF, dispõe de 54 mil m² de área, 05 auditórios, 13 salas modulares;
- Ressalta o fato de estar próximo do setor hoteleiro, do aeroporto e de shoppings centers como ponto positivo;

- Alegou ainda não ser o intuito do GDF o lucro, e sim um instrumento que busque fomentar o turismo – tendo sido auferido R\$ 7,5 milhões em 2012, com uma despesa de 98,7%.

Considerando os dados obtidos nas pesquisas e entrevistas realizadas, o GT observou um cenário favorável para implantação do Centro de Eventos agregado ao Centro Hoteleiro. Embora haja empreendimentos com segmentos parecidos ao proposto pelo Grupo, há peculiaridades inerentes ao empreendimento, conforme análise SWOT a seguir.

6.3. Matriz SWOT

CENTRO HOTELEIRO, CENTRO DE EVENTOS E ATIVIDADES CORRELATAS

**Strengths
(Forças / Pontos Positivos)**

- ⟨ Dimensão da área e potencialidade para exploração comercial;
- ⟨ Localização privilegiada;
- ⟨ Proximidade com o Aeroporto;
- ⟨ Proximidade com Shopping Center Salvador Norte;
- ⟨ Bahia como o 3º Estado do Brasil em movimentação de turismo de negócios;
- ⟨ A Associação Internacional de Congressos e Convenções (ICCA) coloca a Bahia como o sexto destino mais procurado na América Latina para a realização de eventos corporativos e congressos;
- ⟨ Segundo a FIPE, a Bahia recebe mais turistas estrangeiros do que a soma de todos os demais estados do Nordeste;
- ⟨ Integração de centro hoteleiro, centro de eventos, espaço gastronômico, centro comercial e estacionamento de veículos;
- ⟨ Segundo o Diretor Presidente da Convention Bureau, Sr. Pedro Costa, a Bahia sempre estará na rota do turismo “a dança, música, arquitetura, cultura, história e belezas naturais, sempre serão um atrativo turístico”.

**Weaknesses
(Fraquezas / Pontos Negativos)**

- ⟨ Limitações operacionais e ambientais na área proposta;
- ⟨ Limitação do prazo de concessão;
- ⟨ Contratação vinculada à princípios da Administração Pública.

**Oportunities
(Oportunidades)**

- ⟨ Eventos importantes que o Brasil sediará nos próximos anos, com atração de turistas e investidores do mundo todo (ver tabela 09);
- ⟨ Segundo pesquisa do Ministério do Turismo (MTur), o Brasil está entre os 10 principais destinos realizadores de eventos e a previsão é de que este índice continue crescente;
- ⟨ Associação Brasileira de Indústria e Hotéis - ABIH publicou em jan/13 que "A região nordeste do Brasil continua no topo das mais procuradas pelos brasileiros que desejam viajar no primeiro semestre do ano";
- ⟨ Programas e incentivos governamentais para investimentos em infraestrutura;
- ⟨ Grandes projetos de mobilidade urbana patrocinados pelo poder público para os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, em parceria com entes privados.

Tabela 11 Análise SWOT do empreendimento

**Threats
(Ameaças)**

- ⟨ O tempo normalmente demandado para aprovação dos projetos e licenciamento do empreendimento junto às diversas empresas e órgãos públicos;
- ⟨ A concorrência existente no mercado local e nacional;
- ⟨ Possibilidade de desinteresse na participação do processo licitatório, podendo resultar em licitação deserta ou fracassada;
- ⟨ Inquerito Civil do MPE/BA referente a área em estudo.

7. ANÁLISE FINANCEIRA

Neste capítulo, apresentaremos as premissas que balizaram este Estudo Técnico de Viabilidade Econômica e, consequentemente, analisaremos os resultados.

Foi utilizada uma planilha para os cálculos em MS-Excel que permite a simulação de cenários mediante alterações de células customizáveis. As análises podem ser realizadas tanto pela perspectiva determinística (cenários otimista, realista e pessimista) quanto probabilística (Modelo de Monte Carlo – números aleatórios randomizados).

A planilha permite ainda, selecionar o modelo de tributação (lucro real ou presumido), o nível de alavancagem financeira e a garantia mínima (botão de rolagem), visando a viabilidade do negócio.

O prazo das projeções é de 25 anos e os indicadores financeiros são baseados no saldo de caixa apurado a cada ano. Não há indexação de receitas ou despesas, o que leva a uniformidade de valores ao longo das projeções, em cada cenário.

No anexo 13 está o arquivo em MS-Excel.

7.1. Definição de Premissas

A projeção das premissas consiste em retratar, da forma mais fidedigna possível, a realidade do mercado; no entanto, é sabido que cada empresa tem sua forma de gerir, tem seu próprio plano de contas, suas preferências, assim, espera-se do ente privado uma gestão mais eficiente, com números mais favoráveis aos que aqui apresentaremos.

Segundo MANKIW (Introdução à Economia), o pensamento econômico se desenvolve através de modelos que se baseiam em hipóteses que simplificam a realidade. As análises econômicas podem ser declarações positivas, que explicam, determinam como é, ou declarações normativas, que sugerem, prescrevem, dizem como deveriam ser.

É sabido que os Estudos de Viabilidade fazem parte de uma perspectiva econômica e, assim como a economia assume um caráter probabilístico, onde suas teorias e modelos são simplificações da realidade, os Estudos de Viabilidade objetivam construir um modelo para fins de reduzir as incertezas de decisão do gestor.

Dessa maneira, seus resultados seriam exatos, mantidas todas as premissas inalteradas e que não houvesse qualquer modificação do micro e macroambiente. Um sofisma, na era da informação, onde a mudança é a regra e não a exceção. Os Estudos de Viabilidade são influenciados por uma pluralidade de causas.

Observamos em ROSSETI (Introdução à Economia) que a capacidade empreendedora é o fator mobilizador dos fatores de produção, sob determinado padrão tecnológico, e associado a fatores culturais, sociais, econômicos e institucionais que interferem diretamente na eficiência produtiva e na eficácia alocativa, em que os resultados são maximizados. Em outras palavras, os mesmos fatores de produção (capital e trabalho) disponibilizados a distintos empreendedores terão um resultado necessariamente diferente.

7.1.1. Premissas de Receitas - Hotéis

As receitas do hotel são oriundas de 3 fontes básicas: hospedagem, alimentos / bebidas e serviços extras.

As receitas de hospedagem são calculadas com base na quantidade de quartos que o hotel possui, sua ocupação e o valor da diária considerada.

Para o CENTRO HOTELEIRO, o presente ETVE se baseia na hipótese de construção de 02 torres hoteleiras, cujos argumentos e justificativas foram apresentados nos capítulos anteriores. Cada torre contendo 150 Unidades Habitacionais, para as quais são consideradas **diárias no valor de R\$ 150,00**, cujo critério de definição se deu da seguinte forma:

- O Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil – InFOHB, em sua edição mensal de nº 65, de dezembro/2012, revela uma diária média em Salvador de R\$ 163,05, anexo 14. Na pesquisa realizada em maio/2013 em hotéis de 03 (três) estrelas localizados em um raio de 08 Km do SBSV, foi verificada uma diária média de R\$ 135,64 (ver tabela 9).
- Será utilizado, para efeito de composição do fluxo de caixa, o valor da diária em R\$ 150,00, sendo a média dos valores acima referenciados;
- Para uma análise mais abrangente, sensibilizamos o valor em 5% para mais e para menos, constituindo, desta forma, cenários pessimistas (-5%) e otimista (+5%).

Diárias HOTEL	
Otimista (+5%)	R\$ 162,75
Realista	R\$ 155,00
Pessimista (-5%)	R\$ 147,25

Tabela 12 Diárias

Segundo a publicação HOTELARIA EM NÚMEROS – BRASIL 2013, hotéis com diárias neste valor são considerados econômicos e oferecem instalações e serviços enxutos, com uma média de 152 apartamentos.

Para a **Taxa de Ocupação**, o InFOHB revela uma média de 58% em Salvador, anexo 13. A publicação HOTELARIA EM NÚMEROS – BRASIL 2012 indica 72,3% como sendo a taxa média de ocupação.

Decidimos, discricionariamente, adotar uma taxa de ocupação de 65% no primeiro ano, chegando a 77% no quinto ano, mantendo este percentual durante os anos subsequentes – tal estimativa justifica-se pelo fato do CENTRO HOTELEIRO estar em uma localização privilegiada e ainda dispor de um CENTRO DE EVENTOS que, de certa forma, equacionará os períodos sazonais, proporcionando equilíbrio na relação entre oferta e demanda durante o ano, pois o turismo de negócios independe de condições climáticas e períodos de férias escolares.

Taxa de Ocupação - Hotel					
	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Otimista (+5%)	68,25%	71,40%	74,55%	77,70%	80,85%
Realista	65,00%	68,00%	71,00%	74,00%	77,00%
Pessimista (-5%)	61,75%	64,60%	67,45%	70,30%	73,15%

Tabela 13 Taxa de Ocupação - Hotel

Para as receitas do grupo Alimentos e Bebidas foi considerada a Análise dos Resultados 2012 apurados pela consultora Jones Lang LaSalle extraídos do relatório "Hotelaria em Números – Brasil 2013". Para este grupo, foi verificada a colaboração em 17,8% da receita bruta do empreendimento.

Neste grupo incluem as receitas com a venda de alimentos no restaurante, "room service", banquete e serviços similares, além do café da manhã e bebidas como café, leite, chá, sucos e alcoólicas, incluem ainda aluguéis de salões e equipamentos para eventos.

Alimentos e Bebidas			
Percentuais de projeção das receitas	MÍNIMO (-5%)	PROVÁVEL	MÁXIMO (+5%)
Receitas de Alimentação	13,97%	14,70%	15,44%
Receitas de Bebidas	2,95%	3,10%	3,26%

Tabela 14 Percentuais de projeção das receitas Alimentos e Bebidas
Fonte: Hotelaria em Números - Brasil 2013 - Análise dos Resultados 2012 Hotéis (Categoria três estrelas)

O grupo serviços extras divide-se em quatro linhas: Outras Receitas; Telefonia; Outros Departamentos Operacionais e Aluguéis, que representam, respectivamente, 2,20%, 0,30%, 1,70% e 1,50%, cujos percentuais incidem sobre a receita bruta.

Serviços Extras			
Percentuais de projeção das receitas	MÍNIMO (-5%)	PROVÁVEL	MÁXIMO (+5%)
Outras Receitas de Alimentos e Bebidas	2,09%	2,20%	2,31%
Receitas de Telefone	0,29%	0,30%	0,32%
Outros Departamentos Operacionais	1,62%	1,70%	1,79%
Aluguéis e outras receitas	1,43%	1,50%	1,58%

Tabela 15 Percentuais de projeção das receitas Serviços Extras
Fonte: Hotelaria em Números - Brasil 2013 - Análise dos Resultados 2012 Hotéis (Categoria três estrelas)

PROJEÇÃO DE RECEITAS	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO
	2016	2017	2018	2019	2020
Receitas de Apartamentos (Hospedagem)	13.624.674,38	14.253.505,50	14.882.336,63	15.511.167,75	16.139.998,88
Torre 01	5.516.062,50	5.770.650,00	6.025.237,50	6.279.825,00	6.534.412,50
Torre 02	5.516.062,50	5.770.650,00	6.025.237,50	6.279.825,00	6.534.412,50
Receitas de Alimentação	1.621.722,38	1.696.571,10	1.771.419,83	1.846.268,55	1.921.117,28
Receitas de Bebidas	341.995,88	357.780,30	373.564,73	389.349,15	405.133,58
Outras Receitas de Alimentos e Bebidas	242.706,75	253.908,60	265.110,45	276.312,30	287.514,15
Receitas de Telefone	33.096,38	34.623,90	36.151,43	37.678,95	39.206,48
Outros Departamentos Operacionais	187.546,13	196.202,10	204.858,08	213.514,05	222.170,03
Aluguéis e Outras Receitas	165.481,88	173.119,50	180.757,13	188.394,75	196.032,38

Tabela 16 Projeção de Receitas Hospedagem

7.1.2. Premissas de Despesas - Hotéis

Para a projeção de despesas foram considerados os índices apurados pela Jones Lang LaSalle no documento anteriormente citado.

Assim, para as despesas provenientes das vendas de hospedagem foi apurada uma participação com despesa de 21,90%.

Neste grupo de despesa incluem-se salários e encargos da recepção, governança, reservas, portaria, material de limpeza, lavanderia, enxoval, amenidades aos hóspedes, uniformes, comissão aos agentes de viagens, tv a cabo, etc.

Para artigos de Alimentos e Bebidas as despesas foram apuradas em 65,90% do faturamento deste grupo, o qual incluem-se os custos diretos de alimentos e bebidas, salários e encargos da cozinha, restaurantes, bares, "room service", banquetes, louças, talheres e baixelas, cristais, enxoval de mesa, pratarias, materiais de cozinha e restaurante, uniformes, música ambiente, menus, lavanderia, etc.

A despesa com o fornecimento de Telefonia ao hóspede é de 150,30% do faturado com esta atividade e corresponde aos custos de salários e encargos da telefonia, o custo das chamadas telefônicas, de fax e outras despesas relacionadas.

Das receitas provenientes de Outros Departamentos Operacionais, deduz-se o correspondente a 81,40% a título de despesas, constituídas de salários, encargos e outras despesas relacionadas com outros departamentos operados.

Já as despesas com Administração, Marketing, Energia e Manutenção são deduzidas da receita bruta do empreendimento, no correspondente a 9,80%, 3,40%, 5,60% e 4,20%, respectivamente.

A rubrica de Administração é composta pelos salários e encargos do departamento de administração incluindo a gerência, contabilidade, recursos

humanos e controladoria, podendo incluir também segurança, lazer, informática, entre outros. Outras despesas incluem comissões com cartão de crédito, despesas legais, seguros, viagens, material de escritório, informática, etc.

A despesa de Marketing inclui salários e encargos do pessoal de marketing e vendas, despesas com propaganda, viagens, material promocional, etc.

Para a composição da despesa com Energia são incluídos os gastos com eletricidade, água, gás e outros combustíveis.

Em Manutenção, a despesa verificada compreende salários e encargos do departamento de manutenção, e despesas com manutenção de equipamentos, instalações, móveis, paisagismos, piscina, etc.

Custos e Despesas Departamentais	Mínimo (-5%)	Provável	Máximo (+5%)	Incide sobre:
Apartamentos	20,81%	21,90%	23,00%	Receitas de Apartamentos
Alimentos e Bebidas	62,61%	65,90%	69,20%	Receitas de Alimentos e Bebidas
Telecomunicações	142,79%	150,30%	157,82%	Receitas de Telecomunicações
Outros departamentos operacionais	77,33%	81,40%	85,47%	Outras Receitas
Administração	9,31%	9,80%	10,29%	Receitas Brutas
Marketing e Vendas	3,23%	3,40%	3,57%	Receitas Brutas
Energia	5,32%	5,60%	5,88%	Receitas Brutas
Manutenção	3,99%	4,20%	4,41%	Receitas Brutas

Tabela 17 Custo e Despesas Departamentais

PROJEÇÃO DE DESPESAS	1	2	3	4	5	6	7
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Apartamentos	7.251.091,70	7.585.715,63	7.920.379,55	8.255.043,48	8.589.707,40		
Alimentos e Bebidas	2.416.035,38	2.527.844,70	2.639.084,63	2.750.364,35	2.862.072,68		
Telecomunicações	1.454.034,08	1.521.143,34	1.588.252,61	1.655.361,87	1.722.471,14		
Outros departamentos operacionais	49.743,85	52.039,72	54.335,59	56.631,46	58.927,33		
Administração	397.563,29	406.681,60	415.799,91	424.918,21	434.036,52		
Marketing e Vendas	1.335.218,09	1.396.843,54	1.458.468,99	1.520.094,44	1.581.719,89		
Energia	463.238,93	484.619,19	505.999,45	527.379,70	548.759,96		
Manutenção	762.981,77	798.196,31	833.410,85	868.625,39	903.830,94		
	572.236,32	598.647,23	625.058,14	651.469,05	677.879,95		

Tabela 18 Projeção de Despesas

7.1.3. Premissas de Receitas – Atividades Correlatas (Centro de Eventos, Gastronômico, Comercial e Estacionamento)

Para estimarmos as receitas provenientes do CENTRO DE EVENTOS, recorremos as seguintes fontes:

- Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE) realizado por empregados da Infraero, designados pelo Ato Administrativo nº 3431/DC/DF/2013, cujo objeto consiste em Projeto de Centro de Convenções, Exposições e Eventos a ser construído pelo Governo do Espírito Santo, em área patrimonial do Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (SBVT);

- b) Informações extraídas da entrevista realizada em 12/03/13, com a Gerência de Atendimento ao Cliente (GEATE) da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia – Bahiatursa;
- c) Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE) apresentado pela empresa GJP Administradora de Hotéis, em decorrência da Concorrência Internacional nº 007/DALC/SBRJ/2012, que culminou na assinatura do Termo de Contrato nº 02.2013.023.0001, cujo objeto consiste em exploração comercial de Hotel e Atividades correlatas em área patrimonial do Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (SBVT);

Item 1º		Item 2º		Item 3º	
Fonte ETVE - AA nº 3431/DC/DF/2013		Fonte Centro Convenções - Bahia		Fonte GJP (TC Nº 02.2013.023.0001)	
Montagem	Evento	Área Edifício Tiro	Valor Médio Diário	Área	Taxa Ocupação
1,50 R\$/m²	3,00 R\$/m²	53.000,00 m²	5,89 R\$/m²	1.464,00 m²	45%
Valor Total: 1,50 R\$/m²	3,00 R\$/m²	Valor Médio Diário: 5,89 R\$/m²		Valor médio: 7,50 R\$/m²	
Taxa Ocupação: 25%		Taxa Ocupação: 90%			

Tabela 19 Percentual taxa e ocupação Centro de Eventos

Segundo dados extraídos do ETVE realizado por empregados da Infraero, designados pelo Ato Administrativo nº 3431/DC/DF/2013, metade do espaço total destinado ao Centro de Eventos de Vitória (CEV) estaria ocupado durante 06 meses do ano (50% ocupação) - nesse período, metade do tempo (03 meses) destinado a "montagem e desmontagem" e o restante (03 meses) com a realização dos "eventos".

- Em resumo, apontou uma ocupação de 25% no primeiro ano de operação do CEV.

Segundo dados extraídos da entrevista realizada em 12/03/13, com a Gerência de Atendimento ao Cliente (GEATE) da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia – Bahiatursa, o valor da diária média seria de R\$ 5,89/m², com uma taxa de ocupação de 90%.

Já os dados extraídos do Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE) apresentado pela empresa GJP Administradora de Hotéis (TC Nº 02.2013.023.0001) apontam para uma taxa de ocupação de 45% e um valor médio do m² em R\$ 7,50.

Desta forma, adotamos o valor de R\$ 5,00/m² durante os "eventos" e R\$ 2,50/m² durante a "montagem e desmontagem", sendo este o valor médio aferido pelas fontes de pesquisa acima referenciadas - a redução considerada (de R\$ 5,46/m² para R\$ 5,00/m²) justifica-se pelo princípio do conservadorismo. Consideramos ainda que, durante o período em que as áreas estiverem ocupadas, metade do tempo será

destinada a "montagem e desmontagem" e a outra metade para a realização dos "eventos".

	Montagem Desmontagem	Eventos
Otimista (+5%)	2,63 R\$/m²	5,25 R\$/m²
Realista	2,50 R\$/m²	5,00 R\$/m²
Pessimista (-5%)	2,38 R\$/m²	4,75 R\$/m²

Tabela 20 Cenário Centro de Eventos

Para a Taxa de ocupação inicial, projetamos com base na média dos dados extraídos das fontes ETVE AA nº 3431/DC/DF/2013 (25%) e Grupo GJP (45%). Optamos, na composição desta média, desconsiderar o percentual de ocupação informado pelo Centro de Convenções – Bahia, por estar bastante acima das demais fontes.

Taxa de Ocupação - Centro de Convenções					
	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Otimista	36,75%	42,00%	47,25%	52,50%	57,75%
Realista	35,00%	40,60%	45,00%	50,00%	55,00%
Pessimista	33,25%	38,00%	42,75%	47,50%	52,25%

Taxa de ocupação inicial projetada com base na média utilizada pela Prefeitura de Vitória (25%) e pelo Grupo GJP (45%).
Crescimento linear de 5% até o quinto ano, projetado em função do amadurecimento do negócio.

Tabela 21 Taxa de Ocupação Centro de Eventos

As receitas provenientes das atividades dos Centros Gastronômico e Comercial foram estimadas com base no valor do m² alugado na região de Salvador, tendo como fonte de pesquisas jornais locais de grande circulação, conforme abaixo:

Pesquisa Anual ATARDE - Aluguel Galpão

Data	Local	m²	R\$	R\$/m²
09/06/2013	São Cristóvão	1.303,00 m²	18.000,00	13,81 R\$/m²
09/06/2013	Vasco da Gama	305,00 m²	2.300,00	7,54 R\$/m²
09/06/2013	Djalma Dutra	300,00 m²	12.000,00	40,00 R\$/m²
09/06/2013	Lauro de Freitas	2.420,00 m²	7.000,00	2,89 R\$/m²
09/06/2013	Barro Preto	973,00 m²	15.000,00	15,42 R\$/m²
09/06/2013	Ladeira de Água Branca	600,00 m²	11.000,00	18,33 R\$/m²
10/06/2013	BR 324	3.000,00 m²	80.000,00	26,67 R\$/m²
10/06/2013	Lauro de Freitas	432,00 m²	8.000,00	18,52 R\$/m²
MÉDIA				17,90 R\$/m²

Pesquisa Jornal ATARDE - Aluguel Salas e Lojas

Data	Local	m²	R\$	R\$/m²
10/06/2013	Av. Tancredo Neves	42875 m²	16.500,00	38,02 R\$/m²
10/06/2013	ACM	33,00 m²	1.800,00	54,55 R\$/m²
10/06/2013	ACM	27,00 m²	700,00	25,93 R\$/m²
10/06/2013	Av. Tancredo Neves	40,00 m²	1.050,00	26,25 R\$/m²
10/06/2013	Junho do Centro de Conv.	280,00 m²	5.000,00	17,86 R\$/m²
10/06/2013	Av. Tancredo Neves	25,00 m²	950,00	38,00 R\$/m²
10/06/2013	Amarelinha	17,00 m²	800,00	47,06 R\$/m²
10/06/2013	Caminho das Arvores	28,00 m²	880,00	31,43 R\$/m²
10/06/2013	Caminho das Arvores	80,00 m²	900,00	11,25 R\$/m²
10/06/2013	Cidade	30,00 m²	500,00	16,67 R\$/m²
10/06/2013	Vasco da Gama	400,00 m²	6.500,00	16,25 R\$/m²
10/06/2013	Paulista	17,20 m²	500,00	28,97 R\$/m²
10/06/2013	Salvador Prime	35,00 m²	1.300,00	37,14 R\$/m²
10/06/2013	Salvador Prime	43,00 m²	1.800,00	41,86 R\$/m²
10/06/2013	Salvador Prime	46,00 m²	1.900,00	41,30 R\$/m²
MÉDIA				31,64 R\$/m²

	Centro Gastronômico	Centro Comercial
Otimista	18,79 R\$/m²	33,22 R\$/m²
Realista	17,90 R\$/m²	31,64 R\$/m²
Pessimista	17,00 R\$/m²	30,05 R\$/m²

Tabela 22 Pesquisas - Centro Gastronômico e Centro Comercial
Pesquisa realizada no Jornal Atarde no período de 09 a 10/06/2013

Já para a Taxa de Ocupação, optamos, discricionariamente, em considerar no primeiro ano de operação, 70% de Taxa de Ocupação - percentual acima do utilizado no Centro Hoteleiro (60%) e no Centro de Convenções (35%) - pois entendemos que os restaurantes e pontos comerciais não limitar-se-ão aos hóspedes e participantes dos eventos, assim, justifica-se o percentual mais elevado, inclusive pela localização da área.

Taxa de Ocupação das áreas - Centro Gastronômico e Centro Comercial

	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Otimista	73,50%	76,65%	79,80%	82,95%	86,10%
Realista	70,00%	73,00%	76,00%	79,00%	82,00%
Pessimista	66,50%	69,35%	72,20%	75,05%	77,90%

Tabela 23 Taxa de Ocupação das áreas- Centro Gastronômico e Centro Comercial

Para projeção de receitas referentes ao Estacionamento de Veículos, decidimos adotar, como fonte de pesquisa, o Estudo Técnico de Viabilidade Econômica (ETVE) realizado por empregados da Infraero, designados pelo Ato Administrativo nº 2524/DC/DF/2012, cujo objeto consiste em projeto de construção e exploração comercial do estacionamento de veículos (EDG) para o Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV). No entanto, sabemos que a realidade de um

aeroporto é bastante diferente do negócio que estamos propondo - desta forma, reduzimos, discricionariamente, o valor anual por vaga em 70%, conforme abaixo:

valor anual por vaga (SBSV)	10.852,30
Redução	70%
valor anual por vaga - Centro de Convenções	3.255,69

Tabela 24 Valor anual por vaga estacionamento- Centro de Eventos

Ainda sobre o estacionamento de veículos, entendemos que o mesmo atenderá a demanda do Centro de Eventos, cuja taxa de ocupação, estimamos em 35% no primeiro ano, sendo que, metade deste período com a realização de eventos - o estacionamento terá seu maior público durante os eventos - fora desse período, estimamos uma movimentação reduzida, mesmo com o centro gastronômico e comercial. Desta forma, com fulcro no princípio do conservadorismo e prudência, o primeiro ano de operação do estacionamento foi estimado com 40% de ocupação - mantendo-se um crescimento linear de 3% até o quinto ano de operação, em decorrência do amadurecimento do negócio.

Taxa de Ocupação - Estacionamento

	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Otimista	42,00%	45,15%	48,30%	51,45%	54,60%
Realista	40,00%	43,00%	46,00%	49,00%	52,00%
Pessimista	38,00%	40,85%	43,70%	46,55%	49,40%

Tabela 25 Taxa de Ocupação - Estacionamento

7.1.4. Premissas de Despesas – Atividades Correlatas (Centro de Eventos, Gastronômico, Comercial e Estacionamento)

Para os gastos operacionais, consideramos os percentuais adotados em projeto semelhante, produzido pela empresa M.STORTTI BUSINESS CONSULTING GROUP, cujo encaminhamento se deu em 30/08/2013, através de e-mail, conforme anexo 15:

Parâmetros de Estimação (Centro de Eventos)	Mínimo (-5%)	Provável	Máximo (+5%)	Incidir sobre
Promoção Comercial e Cultural	9,50%	10,00%	10,50%	Receitas Centro de Convenções
Manutenção e Conservação	4,75%	5,00%	5,25%	Total das receitas
Gestão de Imóvel	4,75%	5,00%	5,25%	Total das receitas
Comercialização	14,25%	15,00%	15,75%	Total das receitas
Serviços de Terceiros	4,75%	5,00%	5,25%	Total das receitas
Contrato de Serviços	4,75%	5,00%	5,25%	Total das receitas
Gastos Diversos	9,50%	10,00%	10,50%	Total das receitas
Estacionamento	19,00%	20,00%	21,00%	Total receitas do Estacionamento

Tabela 26 Gastos operacionais Centro de Eventos

7.2. Apuração do Resultado Operacional

Para apurar o resultado operacional foram considerados os tributos incidentes sobre a receita bruta, ônus de concessão de área, custos relativos às fontes de receitas e depreciação.

O tributo incidente sobre a receita bruta, independentemente da modalidade de tributação em âmbito federal é o imposto sobre serviços de qualquer natureza – ISSQN. O ISSQN devido à Fazenda Municipal de Salvador relativo a serviços de hotelaria e atividades correlatas é de 5% da receita bruta.

Nas modalidades de tributação Lucro Real e Lucro Presumido incide sobre a receita bruta o PIS e COFINS. As alíquotas são de 1,65% e 7,6%, respectivamente, deduzidos os créditos de depreciação e dos bens e serviços utilizados como insumos na prestação dos serviços, na modalidade Lucro Real. Na modalidade Lucro Presumido, estes tributos possuem alíquotas de 0,65% para PIS e 3% para COFINS.

7.3. Ônus da concessão

O ônus de concessão da área considerado nas projeções foi estabelecido de acordo com certos parâmetros, especialmente atendendo os quesitos: VPL do empreendimento positivo, TIR acima do Custo de Capital e Payback Econômico inferior a 25 anos.

O valor do ônus de concessão parte do princípio de calcular o ponto de equilíbrio do negócio. Isso possibilitará identificar qual o percentual máximo sobre o faturamento do negócio de forma a não afetar a saúde financeira do empreendimento.

Servirá também para definir o patamar mínimo de performance esperado do explorador do negócio, entende-se que caso o negócio não alcance o ponto de equilíbrio evidenciará que o empreendedor não está auferindo um resultado positivo do empreendimento, segundo as premissas estabelecidas.

Assim, para os valores de concessão a serem pagos à Infraero pelo Concessionário, estamos propondo:

	VALOR ANUAL	VALOR GLOBAL	VARIÁVEL ADICIONAL
HOTEL	2.054.400,00	51.360.000,00	13%
RECEPTIVO	120.000,00	3.000.000,00	-
CENTRO DE EVENTOS	3.282.000,00	82.050.000,00	8,50%
ESTACIONAMENTO	624.000,00	15.600.000,00	20,00%
TOTAL	5.961.535,26	149.038.381,50	

Tabela 27 Valor anual e global da concessão

Cumpre-nos ressaltar que os valores propostos acima foram arredondados.

Ressalta-se, ainda, que foi observado o subitem 16.1.2 da NI 13.03/E (COM), no qual permite durante o período de projetos e execução de obra a redução de até 60% do preço mínimo mensal – situação aplicada para este ETVE e considerada em nossa proposta.

7.4. Financiamento e Estrutura de Capital

Para o financiamento do empreendimento foram considerados recursos do BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, através da sua linha de financiamento BNDES Automático.

Na tentativa de avaliarmos qual a aderência do mercado perante o programa de financiamento do BNDES, encontramos uma matéria da revista eletrônica Rede de Obras, intitulada “*Projetos hoteleiros disparam*”, a qual informa que há 396 obras no país para reformas e construção de hotéis. De acordo com a chefe do Departamento de Cultura, Entretenimento e Turismo do BNDES, Luciane Gorgulho, o programa de financiamento “busca estimular empreendimentos sustentáveis, oferecendo prazos mais longos e juros mais baixos, de acordo com o grau de certificação atingido pelo empreendimento”.

Adotamos para o nosso estudo o grau de eficiência “Selo PROCEL”, o qual possibilita um prazo de financiamento de 15 anos, embora haja um prazo superior que permite até 18 anos para o pagamento.

Acrescenta, ainda, a senhora Luciane Gorgulho, que diante das condições atraentes dos programas, “todos os empreendedores hoteleiros têm demonstrado interesse em conseguir as certificações para seus empreendimentos”.

Assim, não restam dúvidas que a utilização desta linha de financiamento é altamente coerente com o buscado pelo mercado. A taxa de juros oferecida por este programa é composta pelo custo financeiro, remuneração básica do BNDES, taxa de intermediação financeira e remuneração da instituição financeira credenciada, conforme tabela a seguir:

Premissas de Financiamento	
Participação do agente	80,00%
Prazo total financiamento	180 meses ou 15 anos
Prazo de carência	2 anos
Custo Financeiro	
TJLP	6,00%

	0,00%	
SELIC		1,24%
	0,00%	
Remuneração Básica BNDES		1,80%
Taxa de Intermediação Financeira		0,50%
Remuneração Básica do Banco Repassador		2,00%
Custo de Capital ao ano		9,35%
Custo de Capital ao mês		0,75%

Tabela 28 Premissas do Financiamento

De acordo com a composição do custo financeiro para o capital proveniente do BNDES corresponderá a 9,35%, segundo a linha de crédito acima exposta.

Todavia, de acordo com o conceito estabelecido no subitem 4.2.1 da NI 24.03(CNT), de 07/08/2009, o Custo de Capital é a taxa interna de retorno mínima que um investidor espera obter dos seus projetos de investimento, podendo, desta forma, utilizar capital próprio e/ou capital de terceiros.

Para capital próprio, utilizamos a orientação contida na alínea "c" do Memorando nº. 25774/DFCT/2013, o qual ficou estabelecido em 12%.

Por decisão do Grupo de Trabalho e com fulcro no princípio do conservadorismo e prudência, adotamos, para este ETVE, a opção de 50% capital próprio e 50% capital de terceiros na composição do valor do investimento.

7.5. Tributos sobre o lucro líquido

Os tributos sobre o lucro líquido são calculados quando a planilha considera o cenário de tributação pelo regime de Lucro Real. Os valores dependem do cenário de financiamento escolhido.

Caso o lucro antes do imposto de renda seja de até R\$ 240.000,00, aplica-se a alíquota de Imposto de Renda de 15% sobre o valor apurado na demonstração de resultado do exercício. Caso o lucro antes do imposto de renda supere R\$ 240.000,00, sobre o excedente, aplica-se alíquota de Imposto de Renda de 10% e soma-se ao valor apurado de 15% sobre o lucro antes do imposto de renda até R\$ 240.000,00. A Contribuição Social sobre o Lucro é apurada aplicando alíquota de 9% sobre o valor do lucro antes do imposto de renda, não importa o montante.

7.6. Investimentos

O investimento previsto para a edificação e exploração do Hotel foi estimado em R\$ 20.023.851,02, conforme apresentado na tabela abaixo:

INVESTIMENTO ESTIMADO PARA CONSTRUÇÃO DE HOTÉIS SBSV				
Área total destinada ao CENTRO HOTELEIRO (estimativa):			12.983,00 m²	
Pavimentos:			04 pavimentos (incluindo o térreo)	
Quantidade de torres:			02 torres	
Quantidade mínima de Unidades Habitacionais (UH's) por torre:			150 unidades habitacionais por torre	
Classificação dos hotéis:			03 Estrelas	
Custo unitário básico (CUB) / Sinduscon-BA (padrão Normal - R\$):			1.593,75 R\$/m²	
Data-base do CUB:			Out / 2013	
ITENS	UNID.	QUANT.	VALORES	
			UNITÁRIO	TOTAL
Estudo preliminar, projeto básico e executivo	CJ	1,00	5,00%	R\$ 767.519,99
Fiscalização de projetos	CJ	1,00	20,00%	R\$ 153.504,00
Fundações	CJ	1,00	3,00%	R\$ 405.000,60
Terraplanagem	m³	7.358,97	R\$ 190,89	R\$ 1.404.716,99
Vias de acesso e Estacionamento - Pavimento Flexível	m³	3.879,90	R\$ 63,73	R\$ 247.248,18
Área verde - paisagismo	m²	2.586,60	R\$ 50,80	R\$ 131.399,28
Drenagem superficial	m³	4.151,40	R\$ 16,14	R\$ 67.015,17
CUB (Custo Unitário Básico de Construção)	m³	12.983,00	R\$ 1.593,75	R\$ 20.600.000,10
Elevadores	CJ	1,00	10,00%	R\$ 1.535.039,97
Fiscalização da obra	CJ	1,00	10,00%	R\$ 1.535.039,97
SUB - TOTAL (CONSTRUÇÃO)				R\$ 19.746.504,24
CUSTOS ASSOCIADOS (AMBIENTAIS E ÁREAS COMUNS) - CONSIDERAMOS UM PERCENTUAL SOBRE O VALOR TOTAL: 10,00%				
Estudo Ambiental para Supressão da Vegetação (ASV) - Portaria 13278/2010	CJ	1,00	R\$ 4.480,93	R\$ 4.480,93
ROTEIRO DE CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO (RCE) Com ART do Responsável Técnico (com plantas descritivas das instalações) e Planta de Localização do Empreendimento.	CJ	1,00	R\$ 3.977,42	R\$ 3.977,42
Acompanhamento e Afugentamento de Fauna	CJ	1,00	R\$ 2.280,86	R\$ 2.280,86
Taxa de Análise do INEMA para Licença Unificada (375 UFIR - UFIR = 2.2752 (2012))	CJ	1,00	R\$ 85,32	R\$ 85,32
Portaria, vias de acesso e canteiros centrais do empreendimento	CJ	1,00	R\$ 266.522,24	R\$ 266.522,24
SUB - TOTAL (CUSTOS ASSOCIADOS)				R\$ 277.346,78
Custo estimado da obra (02 torres):			R\$ 20.023.851,02	
Custo estimado por m²:			R\$ 1.616,13	
Custo estimado por UH:			R\$ 133.492,34	

Tabela 29 Investimentos Estimados para a Construção de Hotéis SBSV

Fonte: Estudo orçamentário elaborado pela Gerência de Engenharia da Regional Centro Leste – EGCE de 03/12/2013.

Considerando o número de Unidades Habitacionais (UH's), 300 no total (150 em cada torre), chegamos a um valor médio de R\$ 133.492,34 por UH – valor este próximo da média geral apresentada no relatório elaborado pela BSH Travel Research, divisão estatística da BSH International, em sua publicação intitulada "Investimentos no Brasil: Hotéis & Resorts" onde, segundo imagem abaixo, extraída da página 10 do referido relatório, o valor médio por Unidade Habitacional na região Nordeste é de R\$ 127.612,00.



Os investimentos concretizados no intervalo de 2011 – Outubro/2013 apresentaram como Média Geral Brasil a importância de R\$ 185.370 (valores atualizados pelo IPCA 2012) por apartamento. Ao lado apresenta-se o valor médio do investimento por habitação, de forma que os valores atuais de R\$154.947 indicam redução de 16,41%, por conta do maior investimento em hotéis econômicos.

Figura 21 Preço médio Unidades Habitacionais (UHs)
Fonte: BSH Travel Research, divisão estatística da BSH International "Investimentos no Brasil: Hotéis & Resorts" de 2013

Preço Médio (R\$)	
Média Imagens (2011-2013)	
Região	Preço Médio (R\$)
Centro-Oeste	206.517
Nordeste	127.612
Norte	116.109
Sudeste	143.943
Sul	226.831
Média Geral	154.947

O investimento previsto para a edificação e exploração do Centro de Eventos foi estimado em R\$ 66.222.415,79, conforme apresentado na tabela abaixo – incluindo, neste valor, o Centro Comercial, Gastronômico e Estacionamento de Veículos.



INVESTIMENTO ESTIMADO PARA CONSTRUÇÃO DO CENTRO DE EVENTOS NO SBSV

Área destinada ao Centro de Eventos (estimativa):	94.817,21 m²
Coefficiente de Aproveitamento Básico (CAB)	30.000,00 m²
Área destinada ao Centro de Eventos:	26.000,00 m²
Área destinada ao Espaço Gastronômico:	2.000,00 m²
Área destinada ao Centro Comercial:	2.000,00 m²
Área destinada ao estacionamento de veículos:	51.003,00 m²
Quantidade estimada de vagas de estacionamento de veículos:	1.889 vagas
Custo unitário básico (CUB)	1.874,30 R\$/m²
Data-base do CUB:	Out / 2013
Custo estimado da obra:	R\$ 66.222.415,79

ITENS	UNID.	QUANT.	VALORES	
			UNITÁRIO	TOTAL
Estudo preliminar, projeto básico e executivo	q	1,00	5,00%	R\$ 2.695.217,21
Fiscalização de projetos	q	1,00	20,00%	R\$ 539.043,44
Fundações	q	1,00	3,00%	R\$ 1.197.255,60
Terras e aterros	m³	46.750,75	R\$ 100,89	R\$ 4.714.016,91
Vias de acesso e estacionamento - Pavimento Flexível	m²	40.802,40	R\$ 63,71	R\$ 2.600.249,26
Estacionamento de veículos - Pavimento Intertravado	m²	10.200,60	R\$ 176,31	R\$ 1.800.339,79
Área verde - paisagismo	m²	9.814,21	R\$ 53,44	R\$ 524.453,67
Drenagem superficial	m²	40.802,40	R\$ 16,14	R\$ 658.664,47
CUB (Custo Unitário Básico de Construção)	m²	34.000,00	R\$ 1.173,78	R\$ 39.908.520,00
Fiscalização da obra	q	1,00	10,00%	R\$ 5.390.434,41
SUB - TOTAL (CONSTRUÇÃO)				R\$ 68.726.294,76

CUSTOS ASSOCIADOS (AMBIENTAIS E ÁREAS COMUNS) - CONSIDERAMOS UM PERCENTUAL SOBRE O VALOR TOTAL: 90,00%			
Estudo Ambiental para Supressão da Vegetação (ASV) - Portaria 13278/2010	cj	1,00	R\$ 40.328,41
ROTEIRO DE CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO (RCE) - Com ART do Responsável Técnico (com plantas descritivas das instalações) e Planta de Localização do Empreendimento.	cj	1,00	R\$ 35.796,79
Taxa de Análise do INEMA para Licença Unificada (375 UFIR - UFIR = 2,2752 (2012))	cj	1,00	R\$ 20.527,76
Portaria, vias de acesso e canteiros centrais do empreendimento	cj	1,00	R\$ 767,88
SUB - TOTAL (CUSTOS ASSOCIADOS)			R\$ 2.398.700,19
CUSTO ESTIMADO DA OBRA:			R\$ 66.222.415,79

Tabela 30 Investimentos Estimados para a Construção do Centro de Eventos SBSV
Fonte: Estudo orçamentário elaborado pela Engenharia da Regional Centro Leste – EGCE de 03/12/2013

Do valor total atribuído para os Custos Ambientais e Áreas Comuns (Portarias, vias de acesso e canteiros centrais), alocamos 10% para o CENTRO HOTELEIRO 90% para o CENTRO DE EVENTOS – tal critério baseia-se na distribuição dos empreendimentos na área total.

Cumpramos registrar que os valores de investimentos referentes aos projetos, obras e vias de acesso de ambos os empreendimentos (HOTEL e CENTRO



DE EVENTOS) foram estimados pelo representante da Gerência Regional de Engenharia (EGCE).

Já os Custos Ambientais ficaram a cargo do representante da Coordenação Regional de Meio Ambiente (MECE), cujo critério baseou-se na "Licença Unificada", conforme Decreto N.º 14024, de 06/06/12, no entanto, não há como assegurar que o Órgão Ambiental enquadre o empreendimento neste tipo de licenciamento, podendo exigir outros estudos, programas ambientais e medidas compensatórias, tais como: Programa de Educação Ambiental, Estudo de Impacto de Vizinhança, Estudo Ambiental para Atividades de Pequeno Impacto, Plano de Controle Ambiental de Obras, Plantio de Mudanças, dentre outros.

8. INDICADORES FINANCEIROS

As análises financeiras foram realizadas a partir dos cálculos dos seguintes indicadores:

VPL – Valor Presente Líquido: segundo o subitem 4.17 da NI 24.03 (CNT), de 07/08/2009, o valor presente líquido é a soma de todos os pagamentos e recebimentos de um fluxo de caixa operacional de um projeto, atualizados com base em uma taxa de descontos que corresponda ao custo de oportunidade do capital investido. Representa o valor atual do Projeto, cuja descrição foi apresentada em reais (R\$).

TIR – Taxa Interna de Retorno: segundo o subitem 4.18 da NI 24.03 (CNT), de 07/08/2009, a taxa interna de retorno representa a taxa de rentabilidade do valor investido num projeto. É a taxa que iguala a zero o valor atual líquido dos fluxos de caixa, tendo sido descrita em percentual (%).

PBE – Payback Econômico: segundo o subitem 4.19 da NI 24.03 (CNT), de 07/08/2009, é o prazo necessário à recuperação do investimento inicial de um projeto, calculado a partir do fluxo de caixa descontado à taxa de juros representativa do custo de oportunidade do capital, estando representando em anos. De acordo com Rêgo, Paulo, Spritzer e Zotes no livro Viabilidade Econômica – Financeira de Projetos da Fundação Getúlio Vargas, o método payback econômico considera a taxa de atratividade ou de desconto. Esse método considera o valor do dinheiro no tempo.

VPL – INFRAERO: neste caso, foi trazido a valor presente líquido apenas as expectativas de receitas da Infraero, ou seja, atualizamos os fluxos de caixa futuro,

trazendo-os a VPL com uma taxa de desconto de 12,00%. Valor expresso em reais (R\$).

As análises dos indicadores financeiros podem ser realizadas tanto pela perspectiva determinística (cenários otimista, realista e pessimista) quanto probabilística (Modelo de Monte Carlo – números aleatórios randomizados).

8.1. Análise Determinística

Os indicadores abaixo refletem uma análise baseada apenas no cenário realista, com alavancagem financeira de 50% e tributação pelo Lucro Real.

HOTEL E CENTRO DE EVENTOS - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - AIBSV									
PRazo DE ANÁLISE - 25 ANOS									
CONCEPÇÃO			INDICADORES ECONÔMICOS-FINANCEIROS				DADOS DA CONSTRUÇÃO		
IDENTIFICADOR	ÁREA	INVESTIMENTO	VALOR PRESENTE LÍQUIDO	TAXA INTERNA DE RETORNO - TIR	VALOR PRESENTE LÍQUIDO	VPL	VALOR ATUAL	VALOR ATUAL	VALOR ATUAL
HOTEL (HOTEL 01 + HOTEL 02)	12.953,00 m²	-20.823.851,82	711.799,48	12,00%	71,76	15.043.842,86	150,36		
CENTRO DE EVENTOS	94.817,21 m²	-66.372.415,79	8.865.196,97	13,13%	20,86	32.873.474,87	41,31		
TOTAL		-86.245.266,82	4.756.956,45			37.919.316,88	88,33		

Sensibilidade do Projeto									
CENÁRIO	VALOR	VARIAÇÃO	ANUAL	ANUAL	ANUAL	ANUAL	ANUAL	ANUAL	ANUAL
RESTRUTURA DE CAPITAL	50% Capital Próprio + 50% Capital Terceiros								
ANÁLISE	Determinística								
REGIME TRIBUTÁRIO	Lucro Real (Não Cumulativo)								

CENTRO HOTELERO									
VARIAVEL	12,00%	2.044.502,26							
ANUAL	0,00%	20.000,00							

CENTRO DE EVENTOS									
VARIAVEL	8,5%	3.282.509							
ANUAL									

INSTAÇÃOAMENTO									
VARIAVEL	20,0%	624.461							
ANUAL									

Tabela 31 Cenário Realista Hotel e Centro de Eventos SBSV

Optamos em apresentar os resultados financeiros extraídos do Cenário Realista pois entendemos que as projeções apresentam uma maior coerência com a realidade observada no mercado e nas aferições extraídas das publicações especializadas.

No entanto, necessário registrar que a planilha Excel intitulada "ETVE-Hotel-SBSV-2014", anexo 13 deste relatório, de onde os dados acima foram extraídos, foi formatada para que o usuário possa, na aba de "resultados financeiros", visualizar os indicadores financeiros e, além disso, se assim desejar, alterar as premissas e os cenários e, consequentemente, recalculer os indicadores financeiros.

8.2. Análise Probabilística

Aplicamos o @Risk e o TopRank, ambos os *softwares* desenvolvidos pela empresa Palisade Corporation, que executam análises de sensibilidade e de risco (simulação Monte Carlo) para mostrar os resultados possíveis e a probabilidade de ocorrência destes resultados diante de um cenário de incertezas.

Os *softwares* funcionam dentro da plataforma operacional do Microsoft Excel, integrando-se naturalmente as funções e estrutura da planilha eletrônica utilizada neste trabalho.

Através do site da Palisade (www.palisade-br.com), pode-se acessar um tutorial que contém informações detalhadas acerca da funcionalidade de cada ferramenta (@Risk e TopRank), sendo possível, inclusive, fazer *download* de versões testes.

8.2.1. TOP RANK

Através do software TopRank, realizamos uma análise de sensibilidade automatizada na planilha financeira anexa a este ETVE, cujos procedimentos que foram adotadas seguem abaixo, de forma bastante resumida:

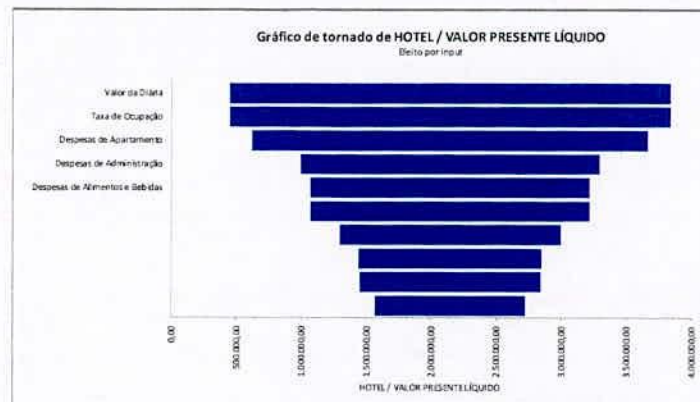
- Selecionamos as células que continham o resultado do VPL, tanto para o CENTRO HOTELEIRO como para o CENTRO DE EVENTOS;
- Após a seleção das células, clicamos no botão "definir output";
- Feito isto, clicamos no botão "Selecionar Análise de Variações Hipotéticas";
- Automaticamente o sistema relacionou as variáveis (inputs) que mais afetam o VPL do projeto;
- Para o CENTRO HOTELEIRO, alterando-se 10% no valor da diária e taxa de ocupação, altera-se aproximadamente 80% no resultado do VPL;
- Para o CENTRO DE EVENTOS, caso haja alteração de 10% na taxa de ocupação, o VPL será alterado em cerca de 50%.

Abaixo, gráficos que demonstram a análise feita pelo TopRank, onde são apresentadas as 05 premissas que mais afetam o VPL do projeto, ou seja, qualquer alteração nessas premissas, mesmo que pequena, o impacto no VPL será substancial.

TopRank - Sensibilização (CENTRO HOTELEIRO)

Output: HOTEL / VALOR PRESENTE LÍQUIDO (Célula E5 - Aba: Resultados Financeiros)

Valor base do VPL: R\$ 2.146.158,00



Ordem	Nome do input	Aba	Célula	Mínimo		Máximo			
				Output		Output			
				Valor	Mudança (%)	Valor	Mudança (%)		
1	Valor da Diária	Receitas	C31	450.833,97	-79,02%	R\$ 139,50	3.840.772,14	78,96%	R\$ 170
2	Taxa de Ocupação	Receitas	E38	625.671,38	-70,85%	58,50%	3.645.293,25	70,78%	71
3	Despesas de Apartamento	Despesas	D28	996.642,20	-51,56%	24,09%	3.294.758,79	51,32%	19
4	Despesas de Administração	Despesas	O32	1.445.127,46	-32,62%	10,78%	2.846.190,53	32,82%	8
5	Despesas de Alimentos e Bebidas	Despesas	D29	1.454.349,34	-32,23%	72,49%	2.837.968,64	32,23%	59

Gráfico 2 Gráfico de tornado de Hotel/Valor Presente Líquido

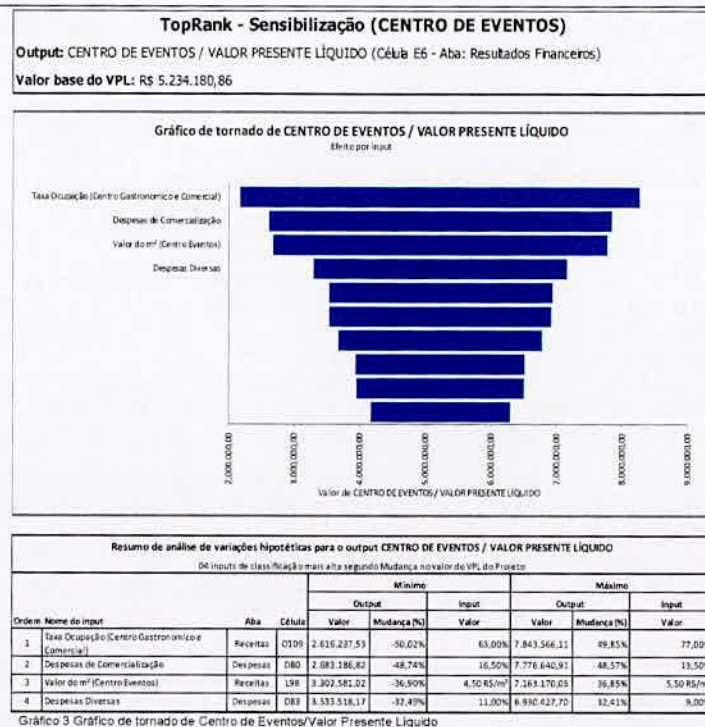


Gráfico 3 Gráfico de tornado de Centro de Eventos/Valor Presente Líquido

8.2.2. @Risk

Após identificação das premissas que mais afetam o resultado do projeto (utilização TopRank), sensibilizamos com percentuais que nos permitiram criar intervalos, a partir dos valores pesquisados, entre o máximo (+5%) e o mínimo (-5%).

Desta forma, quando na aba "Resultados Financeiros" alteramos a variável de sensibilidade do projeto para análise Probabilística, as informações adotam os valores vinculados ao resultado da fórmula referente à função PERT do @Risk, aplicadas sob os intervalos que discorremos no parágrafo anterior, representando os "inputs" de nossa análise.

Os "outputs" representam os resultados pelos quais desejamos avaliar sob a perspectiva da probabilidade, assim, selecionamos as células da aba "Resultado Financeiro", onde estão os indicadores financeiros considerados neste estudo (VPL, TIR e PBe), tanto para o CENTRO HOTELEIRO como para o CENTRO DE EVENTOS.

Na barra de ferramentas do @RISK denominada "Iterações", selecionamos o número 10.000 (dez mil), o que significa dizer que o sistema processou 10.000 (dez mil) iterações (repetições) com as premissas selecionadas anteriormente.

Após isso, clicou-se no ícone "Iniciar Simulação" na barra de ferramentas do @Risk para iniciar o processo de análise probabilística, cujos resultados e comentários seguem abaixo.

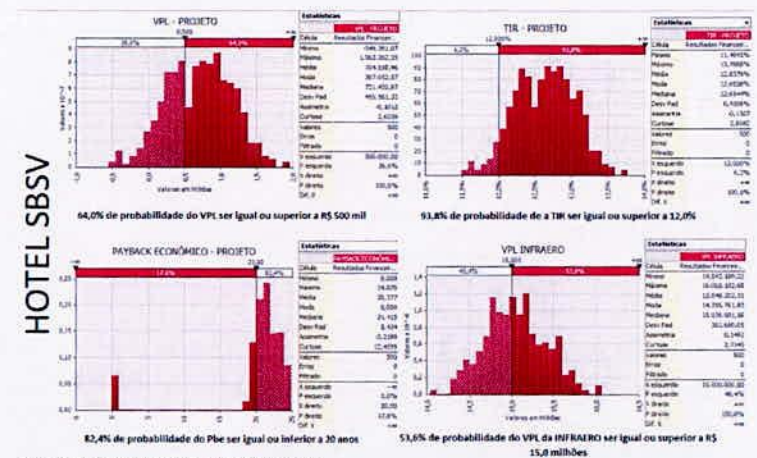


Gráfico 4 Análise probabilística Hotel SBSV (@Risk)

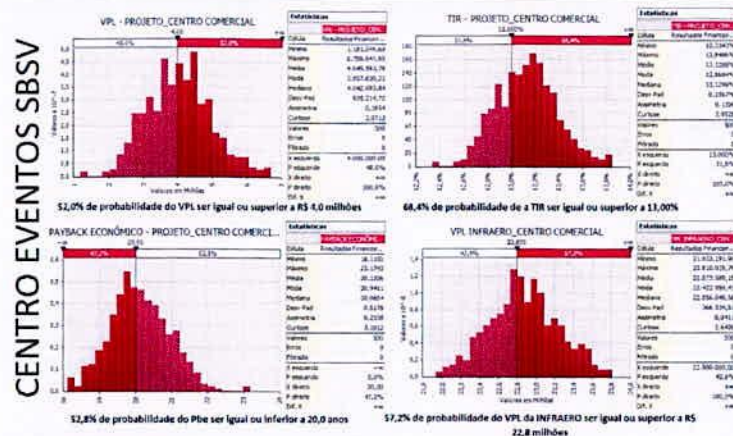


Gráfico 5 Análise probabilística Centro de Eventos SBSV (@Risk)

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer do processo, algumas mudanças ocorreram nas funções ou lotações de parte dos componentes do Grupo de Trabalho, conforme tabela abaixo:

Componentes do GT e respectivas lotações ou funções à época da expedição dos Atos Administrativos nºs 4342/DC/DF/2012 e 1081/DC/DF/2013	Alterações ocorridas nas funções ou lotações no transcorrer do processo.
Bruno Tavares Basseto Gerente Regional Financeiro - FICE	Transferido para a SEDE em 12/04/2013 (Ato Administrativo nº 1662/DA/2013), por interesse da Infraero. Atualmente exerce a função de Gerente de Planejamento Comercial - NCPC.
Márcio Ferreira de Lima Coordenador de Desenvolvimento Comercial e Mercadológico - CMCE-1	Desligado da Infraero em 20/05/2014, por interesse próprio. Admitido na Receita Federal.
Vili Kriek Gerente de Navegação Aérea - NACE	Exonerado em 12/12/2013 (Ato Administrativo nº 4848/DA/2013).
Jose Eliabson da Silva	Transferido para SBMO em 18/12/2013 (Ato

Gerência de Operações e Segurança –
OPCE

Administrativo nº 3932/DA/2013), por
interesse próprio.

Alisson Vinício Freitas Silva
Gerente Comercial - SVCM

Transferido para SBAR em 01/06/2014 (Ato
Administrativo nº 1743/DGRH/2014), por
interesse da Infraero. Atualmente exerce a
função de Gerente Comercial e de Logística
de Carga – ARCM.

Marilucia Farias Lima Silva
Coordenadora de Negócios Comerciais –
SVCM-1

Licença maternidade com início em
29/05/2014.

Tabela 32 Mudanças das funções/lotações dos componentes do Grupo de Trabalho

Tendo em vista as alterações supracitadas, o presente Relatório foi submetido para conhecimento e análise dos empregados que assumiram as funções de confiança de Gerente Regional Financeiro – FICE, Coordenadora de Desenvolvimento Comercial e Mercadológico – CMCE-1, Gerente de Navegação Aérea – NACE, Gerente Comercial – SVCM e Coordenador de Negócios Comerciais – SVCM-1, os quais também assinam o presente Relatório.

10. CONCLUSÃO

O estudo contemplando a concessão de área para exploração comercial de um HOTEL E CENTRO DE EVENTOS no Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) se mostrou viável do ponto de vista técnico e econômico.

As limitações e requisitos construtivos, malgrado as inúmeras aprovações exigidas para a construção em área aeroportuária, não se mostraram um grave obstáculo ao empreendedor, nem tampouco há qualquer impedimento em decorrência do Inquérito Civil nº 003.0.15517/2010 é o que se depreende do Parecer nº 330/DJCE/2013.

Por todo o exposto, sugere este Grupo de Trabalho a concessão da referida área, cujo objeto deverá conter "CONCESSÃO DE USO DE 02 (DUAS) ÁREAS, TOTALIZANDO 149.189,10M² (CENTO E QUARENTA E NOVE MIL E CENTO E OITENTA E NOVE VÍRGULA DEZ METROS QUADRADOS), LOCALIZADAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR/BA – DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES, DESTINADAS À EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE CENTRO HOTELEIRO, RECEPTIVO, CENTRO DE EVENTOS E ATIVIDADES CORRELATAS", tendo como preço mínimo de outorga e variável adicional aqueles aferidos com base no cenário "REALISTA", regime tributário de



"LUCRO REAL" e composição de estrutura de capital para financiar o investimento prevista em uma alavancagem de 50%, sendo:

HOTEL E CENTRO DE EVENTOS - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - SBSV				PRazo DE ANÁLISE - 25 ANOS			
CONCESSÃO		INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS			ÔNUS DA CONCESSÃO		
ENTREPREENDIMENTO	ÁREA	20/01/2013 (2013)	VALOR PRESENTES LÍQUIDO	TAXA INTERNA DE RETOURNO - TIR	DA VIDA DE ECONÔMICO	VPL INFRAERO	VALOR M²
HOTEL (TORR01 + TORR02)	12.933,06 m²	-70.023.851,02	711.799,48	12,4%	21,78	15.045.842,86	158,86
CENTRO DE EVENTOS	94.877,21 m²	-66.220.415,70	6.040.196,97	13,1%	39,06	22.873.474,82	41,21
TOTAL		-136.244.266,72	4.756.996,45			37.919.316,88	55,33

Sensibilidade do Projeto		VARIÁVEL	ANUAL	CENTRO HOTELEIRO
CENÁRIO	Realista	12,9%	2.054.400,00	
ESTRUTURA DE CAPITAL	50% Capital Próprio + 50% Capital Tercleiros	0,0%	120.000,00	
ANÁLISE	Pessimista			
REGIME TRIBUTÁRIO	Lucro Real (Não Cumulativo)			

Sensibilidade do Projeto		VARIÁVEL	ANUAL	CENTRO DE EVENTOS
		8,5%	3.282.509,00	

Sensibilidade do Projeto		VARIÁVEL	ANUAL	ESTACIONAMENTO
		20,0%	624.461,00	

Tabela 33 Cenário Realista Hotel e Centro de Eventos SBSV

	VALOR ANUAL	VALOR GLOBAL	VARIÁVEL ADICIONAL
HOTEL	2.054.400,00	51.360.000,00	13%
RECEPTIVO	120.000,00	3.000.000,00	-
CENTRO DE EVENTOS	3.282.000,00	82.050.000,00	8,50%
ESTACIONAMENTO	624.000,00	15.600.000,00	20,00%
TOTAL	5.961.535,26	149.038.381,50	

Tabela 34 Valor anual e global da concessão

Ressalta-se que os valores contidos na tabela acima foram arredondados.

Por tratar-se de uma sugestão, poderá ou não ser acatada pelas autoridades que demandaram este ETVE, desta forma, visando contribuir na tomada de decisão, recorremos ao uso da ferramenta denominada "ÁRVORE DE DECISÃO", que consiste na construção de diagramas quantitativos contendo nós e ramificações que representam diferentes caminhos de decisão e eventos probabilísticos possíveis.

Para tanto, utilizamos o *software* PRECISION TREE, desenvolvido pela empresa Palisade Corporation, que, assim como o @Risk e TopRank, também

funciona dentro da plataforma operacional do Microsoft Excel, integrando-se naturalmente as funções e estrutura da planilha eletrônica utilizada neste trabalho.

Através do *site* da Palisade (www.palisade-br.com), pode-se acessar um tutorial que contém informações detalhadas acerca da funcionalidade do PRECISION TREE, sendo possível, inclusive, fazer download de versão teste.

Para construção do gráfico, as seguintes hipóteses foram consideradas:

1º NÓ (DECISÃO)	2º NÓ (DECISÃO)	3º NÓ (PROBABILIDADE)
O QUE FAZER?	DEFINIR OUTORGA COM BASE EM QUE CENÁRIO?	QUAL A CHANCE DE ÊXITO NA LICITAÇÃO?
NÃO CONCEDER	-	-
	CENÁRIOS	VPL INFRAERO
	Otimista	16.503.276,81
	Realista	15.045.842,86
	Pessimista	13.659.503,25
CONCEDER APENAS HOTEL	CENÁRIOS	VPL INFRAERO
	Otimista	41.721.281,92
	Realista	37.919.316,88
	Pessimista	34.302.813,55
CONCEDER HOTEL E CENTRO DE EVENTOS	CENÁRIOS	VPL INFRAERO
	Otimista	41.721.281,92
	Realista	37.919.316,88
	Pessimista	34.302.813,55

Tabela 35 Hipóteses para concessão (PRECISION TREE – Palisade)

As 03 hipóteses contidas no primeiro nó de decisão refletem as alternativas extraídas deste ETVE, cujo escopo foi definido pelos AA's nº 4342/DC/DF/2012 e 1081/DC/DF/2013, no entanto, é sabido que há outras opções de negócios para ocupação da área – sendo que, para incluir essas alternativas em uma estrutura de árvore decisória, necessário realizar novos estudos de viabilidade.

Já o segundo nó de decisão é resultado dos cenários que foram sensibilizados na planilha financeira, cuja metodologia baseou-se na criação de um cenário otimista (+5%) e pessimista (-5%).

O terceiro nó é composto de probabilidades, ou seja, para cada proposta de concessão e para cada cenário, definimos um percentual que indica a probabilidade de êxito na licitação de concessão da área. Quanto maior a outorga cobrada pela exploração comercial da área (cenário otimista), menores são as chances de êxito na licitação, e vice-versa. Assim como, conceder apenas parte da área destinada ao CENTRO HOTELEIRO não nos parece a opção mais atrativa, por este motivo atribuímos percentuais de êxito menores do que a hipótese de concessão total (HOTEL E CENTRO DE EVENTOS). Justificamos a adoção deste critério pelo fato de a área em comento ser de aproximadamente 149 mil m², desta forma,

qualquer utilização parcial exigirá obras de requalificação em toda sua extensão, sob pena de inviabilizar qualquer negócio ali instalado.

Destas simulações, surgiu o seguinte gráfico:

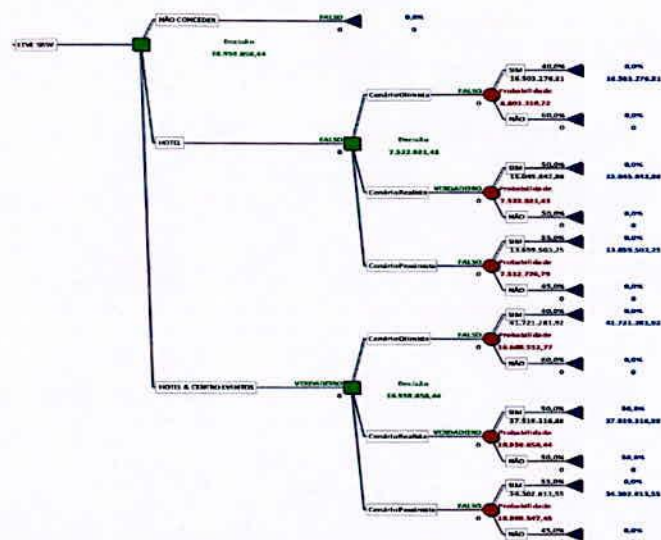


Gráfico 6 Gráfico de probabilidade - hipóteses para concessão (PRECISION TREE – Palisade)

Os nós de decisão estão identificados pelos pontos verdes (figuras quadradas), enquanto que os nós de probabilidade pelos pontos vermelhos (figuras redondas).

Nos ramos da árvore de decisão localizados a direita dos nós de probabilidade, estão os percentuais de êxito atribuídos para cada hipótese, assim como, o valor das receitas que a Infraero terá direito pela concessão da área em cada cenário, trazidos à VPL.

Com base nessas premissas, o software PRECISION TREE identificou o caminho mais rentável, cuja escolha está registrada com o nome “verdadeiro”.

No gráfico abaixo, destacamos apenas o caminho escolhido, cuja opção corrobora com aquela feita no início deste capítulo.

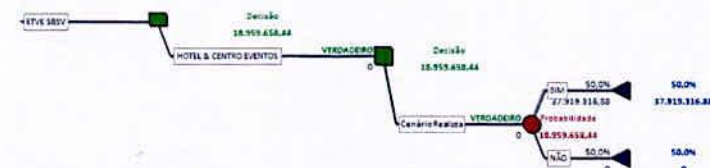


Gráfico 7 Caminho escolhido para concessão (PRECISION TREE – Palisade)

Deve-se, entretanto, salientar que o sucesso da concessão da área está subordinada a promoção de uma expressiva prospecção, envolvendo a Superintendência do Aeroporto e a Superintendência de Negócios Comerciais, para que conjuntamente possam aportar o maior número de interessados para o pleito licitatório, de forma a garantir a implantação de um empreendimento que atenda as expectativas da Infraero.

A viabilidade da concessão para execução das obras nas áreas acima descritas baseia-se nas premissas e condicionantes estabelecidas neste estudo.

Este estudo tem natureza referencial, baseado em dados estimativos e representa o esforço na busca de utilização de uma metodologia que permita maior segurança na tomada de decisão quanto aos procedimentos subsequentes para concessão de uso das áreas.

Por se tratarem de estimativas, as previsões, projeções financeiras e as conclusões aqui contidas não poderão ser tomadas como resultados líquidos e certos a serem alcançados. Tal estudo deverá ter seus resultados modificados conforme a gestão que o possível concessionário adotar, pois o plano e a gestão do negócio interferem diretamente nos fatores estudados.

REFERÊNCIAS

- ABIH. "Infraero recebe proposta para construção de hotel em Confinis." *ABIH.com.br*. ABIH Associação Brasileira da Indústria de Hoteis. 10 de janeiro de 2013. http://www.abih.com.br/noticias_detalhes.php (acesso em 21 de janeiro de 2013).
- . "Nordeste registra alta de turistas no primeiro semestre." *Site da Abih.com.br*. Associação Brasileira da Indústria de Hoteis. 11 de janeiro de 2013. http://www.abih.com.br/noticias_detalhes.php (acesso em 21 de janeiro de 2013).
- ABIHBAHIA. "Turismo de negócios cresce 25% e gera oportunidade para pequenas empresas." *Site da ABIHBAHIA.org.br*. 31 de maio de 2011. <http://www.abihbahia.org.br> (acesso em 13 de março de 2013).
- BOOKING. *Hoteis 3 estrelas próximos do Aeroporto Internacional de Salvador*. 29 de maio de 2013. <http://www.booking.com/hotel> (acesso em 29 de maio de 2013).
- . "Hotéis de destaque próximos ao Aeroporto Internacional de Salvador - Luis Eduardo Magalhães SSA." *Site da Booking.com*. 2013 de janeiro de 21. <http://www.booking.com/airport/br/SSA> (acesso em 2013 de janeiro de 21).
- BORELLI, Bruna. "Trump a Caminho do Brasil." *ISTOÉ Dinheiro* (Três), n. 756 (abril 2012): 76-82.
- BRAINBRASIL. "Brasil no Ambiente Macroeconômico." *BRAINBRASIL.org.br*. s.d. <http://www.brainbrasil.org.br> (acesso em 05 de junho de 2013).
- BRASIL.GOV. "Ambiente de Negócios no Brasil." *Site BRASIL.gov.br*. s.d. <http://www.brasil.gov.br> (acesso em 05 de junho de 2013).
- BSH. "Investimentos no Brasil: Hotéis & Resorts." *BSHInternational*. BSH TravelResearch. 2013. <http://www.bshinternational.com/> (acesso em 2013).
- CAFEC. "Sobre os Centros de Convenções registrados na Cafec." *Site da Cafec*. s.d. http://www.cafec.com.br/site_novo/centrodeconvencoes.asp (acesso em 18 de fevereiro de 2013).
- CARVALHO, M.M., e R.R. RABECHINI JR. *Construindo Competências para gerenciar projetos: teoria e casos*. 2ª. São Paulo: Atlas, 2008.
- CERES Inteligência Financeira Ltda. "Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira/Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Hotel Quatro Estrelas (Padrão Midscale)." Belo Horizonte, 2012.
- CERES Inteligência Financeira Ltda. "Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira/Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Hotel Três Estrelas (Padrão Econômico)." Belo Horizonte, 2012.
- CILO, Hugo. "Accor em Berço Esplêndido." *ISTOÉ Dinheiro* (Três), n. 750 (fevereiro 2012).
- COSTA, Pedro. "Diretor Presidente do Convention Bureau." *Entrevista sobre o panorama da hotelaria no cenário regional*. Salvador/Bahia, (12 de março de 2013).

- DIAS, Climaco. "Salvador e as novas questões metropolitanas." *Site da CBTU.gov.br*. s.d. http://www.cbtu.gov.br/eventos/serie/sal/desenvolvimento_urbano.pdf (acesso em 05 de junho de 2013).
- EXAME. "Com plano bilionário, GJP Hotéis quer chegar a todo Brasil." *Site da EXAME.COM*. 17 de setembro de 2012. <http://exame.abril.com.br> (acesso em 2013 de janeiro de 08).
- FIPE. "Pesquisa FIPE 2011 - Bahia." 2011.
- GODOY, Sandra. "Escritório com cara de hotel." *Site da Dinheiro na web*. 22 de janeiro de 2013. http://www.terra.com.br/istoeodinheiro-temp/142/seudinheiro/din142_03.htm (acesso em 22 de janeiro de 2013).
- GRADILONE, Cláudio, e Ralphe MANZONI JR. "O Otimismo do Brasil que Produz." *ISTOÉ Dinheiro* (Três), n. 743 (janeiro 2012): 28-33.
- HOTEL INVEST. *Panorama da Hotelaria Brasileira*. FOHB, 2011-2012.
- HOTEL INVEST. *Placar Hotelaria*. FOHB, 2010.
- INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. *Estatística dos Aeroportos*. janeiro de 2013. <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos> (acesso em janeiro de 2013).
- . "NI - 13.03/E (COM)." *Procedimentos para utilização de áreas edificadas ou não edificadas, instalações, equipamentos e facilidades em aeroportos sob jurisdição da INFRAERO*. 2011.
- . "NI 24.03 (CNT) - Estudo de Viabilidade Econômico Financeira - EVE." 2009.
- . "Projeções de Demanda por Transporte Aéreo." *Site OPNET - Portal de Dados Estatísticos Movimentos Operacionais Diretoria de Operações - DPPL - DOGP*. 12 de abril de 2013. <http://opnet/> (acesso em 13 de maio de 2013).
- INFRAERO Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. s.d. <http://www.infraero.gov.br/>.
- MACAENEWS. "Turismo de negócios e eventos é a solução para o desenvolvimento socioeconômico." *MACAENEWS.COM.BR*. 15 de janeiro de 2013. <http://www.macaenews.com.br> (acesso em 13 de março de 2013).
- MACHADO, Luiz Carlos Oliveira. "Técnico de Atendimento ao Cliente - GEATE." *Visita as dependências do Centro de Convenções da Bahia*. Salvador/Ba, (12 de março de 2013).
- MADER, Ricardo, Manuela GORNI, e Kuki Di CUNTO. *Hotelaria em Números Brasil 2010 - Jones Lang Lasalle Hotels*. São Paulo/Brasil: Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil, 2010.
- MADER, Ricardo, Manuela GORNI, Kuki Di CUNTO, e Lauro FERRONI. *Hotelaria em Números Brasil 2011- Jones Lang Lasalle Hotels*. São Paulo/Brasil: Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil, 2011.
- MADER, Ricardo, Manuela GORNI, Kuki Di CUNTO, e Lauro FERRONI. *Hotelaria em Números Brasil 2012- Jones Lang Lasalle Hotels*. São Paulo/Brasil: Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil, 2012.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. "PORTARIA NORMATIVA Nº- 935/MD." *Aprova o Regulamento de Licitações e Contratos da Empresa Brasileira de Infraestrutura*. 2009.
- MINISTÉRIO DE ESTADO DO TURISMO. "Portaria Ministerial Mtur nº100." *Institui o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass)*. Brasília, 16/06/2011.

- MINISTÉRIO DO TURISMO & FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. *Sondagem do Consumidor - Intenção de viagem*. Brasília: FGV, 2013.
- MINISTÉRIO DO TURISMO. "Sobre Turismo no Brasil." *Site do Ministério do Turismo*. 15 de maio de 2012. <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br> (acesso em 05 de junho de 2013).
- MOORE, J., e L.R. WEATHERFORD. *Tomada de decisão em administração com planilhas eletrônicas*. 6ª. Porto Alegre: Bookman Companhia Editora, 2006.
- MOREIRA, D.A. *Administração da Produção e Operações*. 1ª. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.
- NFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. *Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero e Legislação Complementar incluindo RDC*. Curitiba, PR: Negócios Públicos, 2011.
- PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA. "Lei nº. 8.379/2012." *Dispõe sobre a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências*. dezembro: 21, 2012.
- REVISTAS HOTEIS. "Bom momento para se investir em hotelaria no Brasil." *Site da revistashoteis.com.br*. outubro de 2009. <http://www.revistashoteis.com.br> (acesso em 22 de janeiro de 2013).
- RODRIGUES, R.N. "Avaliação de empresas em condições de risco." n. 23 (2003).
- ROTTER, Roberto. "INFOHB." *Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil*, dezembro/2012, Mensal ed.
- . "INFOHB." *Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil*, janeiro/2013, Mensal ed.
- SANTOS, J.O. *Valuation: um guia prático: metodologias e técnicas para análise de investimentos e determinação do valor financeiro de empresas*. 1ª. São Paulo: Saraiva, 2011.
- SEI BA. "Atividade Econômica Baiana Cresce 1,5% no Primeiro Trimestre de 2013." *Site SEI.ba.gov.br*. s.d. <http://www.sei.ba.gov.br/> (acesso em 05 de junho de 2013).
- SETURBA. "Ocupação Hoteleira - Taxa média de ocupação dos principais hotéis de Salvador (%) 2007-2012." *Site da SETUR.ba.gov.br*. julho de 2012. <http://www.setur.ba.gov.br> (acesso em 04 de abril de 2013).
- SKYSCRAPERCITY. "O Salvador Norte Shopping, o mais novo centro de compras da cidade, recém inaugurado." *skyscrapercity.com*. 11 de novembro de 2010. <http://www.skyscrapercity.com> (acesso em 23 de abril de 2013).
- TURISMO, Brasil. Ministério do. *Turismo de Negócios e Eventos: orientações básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- VASQUES, Mirna, Gilmar Jesus Santos SANTOS, e Luis Antônio CHAMON. "Equipe Comercial e de Finanças do Centro de Convenções Ulysses Guimarães/DF." *Visita ao Centro de Convenções Ulysses Guimarães/DF*. Brasília/DF, (04 de março de 2013).
- ZAIA, Cristiano, e Rafael FREIRE. "A Invasão de Executivos Estrangeiros." *ISTOÉ Dinheiro* (Três), n. 752 (março 2012): 66-72.





PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil
Departamento de Outorgas

DESPACHO Nº 203/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR

Processo SAC-PR n.º 00055.002038/2015-76

Do: Departamento de Outorgas – DEOUT

Para: Departamento de Regulação e Concorrência - DERC

Assunto: **Solicitação do Estado da Bahia de liberação de área no Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual**

Sra. Diretora,

1. Trata o presente expediente de solicitação do Estado da Bahia, formalizada por intermédio do Ofício RG/DF/Nº 0070/2015, de 15 de setembro de 2015 (fl. 01/17), de liberação de uma área de 146.262,33 m², integrante do Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV), localizado no Município de Salvador – BA, com vista à implantação de um projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, a fim de garantir a segurança contra inundações, seja do aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas – BA.

2. Nota-se que semelhante pleito foi endereçado oportunamente à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero e também à Superintendência do Patrimônio da União no Estado da Bahia – SPU/BA (fl. 05), ambos no mês de março do presente ano (fls. 03/04). Não consta nesses autos resposta da SPU/BA, sendo que a Infraero, por sua vez, após analisar tal pretensão, posicionou-se de forma contrária, conforme Ofício nº 542/SBSV/2015, de 13 de maio de 2015 (fl. 02).

3. Dentre os argumentos levantados pela Infraero a fim de sustentar tal indeferimento, foi citada a elaboração do Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – EVTE para implantação de Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e atividades correlatas na mesma área, conforme cópia do EVTE juntado por este Departamento às fls. 24/48.

4. Nesse sentido, considerando que o imóvel pleiteado integra a área civil do Aeroporto de Salvador (SBSV), bem como que encontra-se em andamento a elaboração dos estudos com vistas à concessão federal desse mesmo aeroporto, remetemos os autos para apreciação e manifestação acerca dos impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão em andamento.

Brasília, 1º de outubro de 2015.

JOHN WEBER ROCHA
Diretor de Outorgas, substituto



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR
Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil

Nota Técnica nº 16/DERC/SPR/SAC-PR

Assunto: Solicitação do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual.

Data: 20 de outubro de 2015.

1. Introdução

Trata-se de análise de solicitação do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, conforme exposto no Ofício/RG/DF/Nº 0070/2015, de 15 de setembro de 2015, de forma a garantir “segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas”.

Ressalta-se que os autos do Processo SAC-PR nº 00055.002038/2015-76 foram originalmente enviados ao Departamento de Outorgas – DEOUT pelo Chefe de Gabinete da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR para análise e manifestação. Todavia, conforme Despacho nº 203/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 1 de outubro de 2015, o processo referenciado foi remetido a este Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, pois “considerando que o imóvel pleiteado integra área civil do Aeroporto de Salvador (SBSV), bem como que encontra-se em andamento a elaboração dos estudos com vistas à concessão federal desse mesmo aeroporto”, solicita-se “apreciação e manifestação acerca dos impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão em andamento”.

Dessa forma, este DERC passa a analisar a questão sob a perspectiva do eventual impacto que tal decisão traria ao processo de concessão do aeroporto. Antes, porém, cabe ressaltar os distintos papéis dos agentes públicos envolvidos no processo de desestatização aeroportuária no país de forma a evidenciar as suas respectivas competências na questão. Ato contínuo, passa-se à análise do impacto da proposta no processo de concessão do Aeroporto.

2. Marco Regulatório

a. Arcabouço Legal e Institucional

A concessão de qualquer infraestrutura aeroportuária, enquanto transferência para a iniciativa privada da execução de serviço público explorado pela União, é considerada como uma desestatização nos termos da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, razão pela qual deverão ser seguidos os procedimentos previstos na citada lei, dentre eles a recomendação por parte do Conselho Nacional de Desestatização – CND ao Presidente da República para aprovação da inclusão da infraestrutura aeroportuária no Programa Nacional de Desestatização – PND, conforme segue:



“Art. 6º Compete ao Conselho Nacional de Desestatização: I - recomendar, para aprovação do Presidente da República, meios de pagamento e inclusão ou exclusão de empresas, inclusive instituições financeiras, serviços públicos e participações minoritárias, bem como a inclusão de bens móveis e imóveis da União no Programa Nacional de Desestatização;”

O CND é composto pelos Ministros de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, da Casa Civil da Presidência da República – CC/PR, da Fazenda – MF e do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, presididos pelo primeiro.

Por sua vez, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR foi criada em 2011 – mediante a edição da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, convertida na Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011 – com o objetivo de proporcionar um adequado planejamento para o setor de aviação civil, a coordenação dos órgãos e entidades do sistema, bem como a supervisão das políticas públicas para o desenvolvimento do setor aéreo. Dessa forma, a SAC-PR possui as seguintes atribuições:

“Art. 24-D. À Secretaria de Aviação Civil compete:

I - formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa;

II - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção em articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade;

III - formular e implementar o planejamento estratégico do setor, definindo prioridades dos programas de investimentos;

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);

V - propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

VI - administrar recursos e programas de desenvolvimento da infraestrutura de aviação civil;

VII - coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber; e

VIII - transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, direta ou indiretamente.”

Especificamente, o Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011, estabelece que este DERC possui competência para propor políticas e diretrizes para a regulação econômica das infraestruturas aeroportuárias, coordenar as atividades de regulação dessas infraestruturas e desempenhar atividades de planejamento, gerenciamento e avaliação de resultados relativos projetos propostos, conforme exposto a seguir:

Art. 8º Ao Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil compete:

[...]

II - propor políticas e diretrizes para a regulação econômica dos serviços aéreos e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil voltadas para o aumento da eficiência e da concorrência;

[...]

IV - formular políticas e diretrizes para o aumento da eficiência do setor de aviação civil a partir da coordenação das atividades de regulação do transporte aéreo e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil;

[...]

VII - desempenhar atividades de planejamento, gerenciamento e avaliação de resultados relativos às políticas, aos planos, aos programas e aos projetos referentes à política regulatória e à concorrência.

No que tange ao poder concedente, com a criação da Anac, por intermédio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, foi incluída em seu rol de competências a responsabilidade pela concessão para a exploração da infraestrutura aeroportuária, bem como a responsabilidade pela sua regulação e fiscalização, nos seguintes termos:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da



infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infraestrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

(...)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;”

Por fim, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero tem suas competências definidas na Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e suas alterações posteriores, estando prevista sua participação, diretamente ou por meio de suas subsidiárias, em sociedades públicas ou privadas:

“Art. 2º A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da Infraero, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela Infraero; e

II - a participação da Infraero e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)”

Cumpre ressaltar que a Anac e a Infraero são vinculadas administrativamente à SAC-PR.

b. Concessão do Aeroporto Internacional

Considerando o referido arcabouço legal e institucional, a Resolução do CND nº 6, de 26 de junho de 2015, propôs a inclusão do Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) conjuntamente com outros três aeroportos no PND. De fato, o Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015, determinou a inclusão das infraestruturas no Plano Nacional de Desestatização. No diploma legal ficou estabelecido que:

“Art. 2º Fica designada a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização dos serviços públicos explorados nos aeroportos de que trata o art. 1º, nos termos do § 1º do art. 6º da Lei nº 9.491, de 1997, sob a supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, nos termos do inciso VII do caput do art. 1º e do inciso V do caput do art. 9º do Anexo I ao Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011.

Art. 3º Fica designada a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República como responsável pela condução e pela aprovação de estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem da desestatização dos aeroportos constantes do art. 1º.”

Antes mesmo da edição do referido Decreto, esta SAC-PR, por ocasião do anúncio pela Presidente da República da concessão dos aeroportos internacionais de Salvador/BA, Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC e Fortaleza/CE no âmbito da segunda fase do Plano de Investimento em Logística do Governo Federal (PIL 2 – aeroportos), publicou, em 10 de junho de 2015, o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2015 no Diário Oficial da União, com o objetivo de chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiem a modelagem das concessões para a expansão, exploração e manutenção dos referidos aeroportos.

No decorrer do prazo previsto no Edital, esta Secretaria recebeu 30 (trinta) requerimentos para desenvolvimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos internacionais mencionados, tendo autorizado 11 (onze) proponentes a desenvolver os estudos de viabilidade, conforme exposto no Edital de Chamamento Público de Estudos nº 03, de 23 de julho de 2015, e publicado no Diário Oficial da União do dia 24 de julho de 2015. O prazo para entrega dos estudos é 26 de outubro de 2015, quando então se procederá à avaliação e seleção daqueles que irão subsidiar as demais etapas do processo de concessão para cada aeroporto.

3. Análise

O objeto da análise será considerado tal como definido no Ofício nº 133/2015/DIHAB, de 2 de abril de 2015, da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, que esclarece que foi solicitada à Superintendência do Patrimônio da União – SPU a “cessão provisória e autorização para execução das obras da bacia RA-03, localizada no rio Ipitanga, trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m²”.

Inicialmente, cabe esclarecer que, de acordo com o Anexo I – Termo de Referência do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2015 desta SAC-PR, toda a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador deverá ser considerada para a análise de viabilidade da concessão, tanto em termos dos investimentos e dos custos de manutenção da infraestrutura do sítio, como em termos das receitas auferidas:

[Assinatura]



"I. Estudo de Mercado

ii. *Avaliação de receitas: Avaliação das fontes de receita, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias, 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.).*

[...]

II. Estudos de Engenharia e Afins

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes nos aeroportos; análise de desenvolvimento dos sítios aeroportuários; e estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX), conforme especificações abaixo.

i. Inventário das condições existentes:

Inventário das instalações existentes do aeroporto, com descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a concessão, a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, o zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto e os planos de proteção de obstáculos e ruído em vigor.

[...]

Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, contemplando-se uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação, considerando-se o Plano Diretor do aeroporto elaborado pela Infraero, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, com apresentação de alternativa, se necessário." (grifo nosso)

É importante destacar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental consideram duas fontes de receitas decorrentes de atividades realizadas no complexo aeroportuário: receitas tarifárias e não tarifárias. As receitas tarifárias compreendem os valores pagos pelos usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no aeroporto e compreendem as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia. Já as receitas não tarifárias decorrem da exploração do Complexo Aeroportuário, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.

Nesse sentido, deve-se notar que a regulação econômica prevista para os aeroportos brasileiros concedidos estabelece que as tarifas sejam limitadas aos tetos consignados nos respectivos Contratos de Concessão (observadas as regras de reajuste e de revisão), não sendo permitida a

criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja contratualmente prevista. Por outro lado, a Concessionária poderá explorar atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias (como aluguel de terrenos, prédios, espaços nos terminais, estacionamento de veículos, provisão de infraestrutura básica, etc.) diretamente ou com terceiros.

Do lado dos investimentos, há também duas vertentes: aqueles considerados obrigatórios, desenhados com base nos estudos de viabilidade aprovados pela SAC-PR e que a futura concessionária deverá realizar em data específica ou quando a demanda atingir determinados níveis (gatilhos de investimentos previstos nos contratos), e aqueles que a concessionária poderá realizar discricionariamente com o intuito de agregar novas infraestruturas e serviços ao aeroporto de modo a torná-lo mais atrativo e rentável economicamente, uma vez que é nesse campo que há maior flexibilidade e possibilidade de desenvolvimento de novos negócios.

Assim, uma vez que a referida área, pleiteada pelo Governo do Estado da Bahia, pertence ao sítio aeroportuário que será concedido à iniciativa privada, ela encontra-se igualmente compreendida no escopo dos Estudos de Viabilidade que deverão ser entregues a esta SAC-PR até o dia 26 de outubro de 2015, conforme prazo estabelecido no Edital de Chamamento Público de Estudos nº 03/2015. De tal forma, caso se decida pela cessão da área, tal ajuste deverá ser apropriadamente refletido nos estudos após a seleção dos mesmos, através de solicitação de ajustes nos estudos selecionados, conforme previsão do item 12.3 do Edital:

“12.3. Os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos selecionados pela Comissão deverão ser mantidos atualizados, inclusive em razão de superveniência de novas premissas para a concessão e de alteração na legislação e na regulamentação vigentes, até a data de publicação do(s) Edital(is) de Licitação referente(s) às concessões para expansão, manutenção e exploração dos aeroportos mencionados no item 1 deste CPE, sem que tal atualização implique solicitação de complementação dos valores de ressarcimento já indicados na entrega dos produtos.”

Importante notar que, conforme consta no Processo em tela, antes do anúncio da decisão de concessão do aeroporto, a Infraero chegou a desenvolver um Estudo Técnico de Viabilidade Econômica com o objetivo de “*analisar a viabilidade técnica e econômica do projeto comercial de concessão de uso de área com investimento para hotel e atividades correlatas no Aeroporto Internacional de Salvador*”. Sinteticamente, o documento apresentava a viabilidade de um empreendimento constituído de centro hoteleiro e centro de eventos com investimentos estimados em R\$ 86 milhões e prazo de 25 anos. O valor presente líquido calculado do empreendimento para o investidor privado foi de R\$ 4,7 milhões e, para a Infraero, de R\$ 37,9 milhões. Tal estudo, inclusive, embasou a recusa inicial da empresa em ceder a área para o Governo da Bahia, conforme Ofício nº 542/SBSV/2015, de 13 de maio de 2015.

Deve-se ressaltar, porém, que apesar do documento indicar a viabilidade de empreendimento no local, a licitação não foi realizada, tendo em vista o anúncio da inclusão do aeroporto no processo de concessão. Dada a ausência de oferta do empreendimento ao mercado, não é possível aferir se o valor estimado representa aquilo que de fato a área vale comercialmente, uma vez que o preço final



depende das expectativas dos agentes privados com relação a receitas, custos, investimentos, custo do capital a ser empregado (que sofreu notada elevação nos últimos meses), dinâmica da economia, etc.

Por outro lado, considerando o aspecto operacional, a área, apesar de pertencente ao sítio aeroportuário, encontra-se separada deste por uma via de grande circulação (Rodovia BA-099) e um complexo de viadutos que atende à demanda de veículos local. Por conta disso, não se vislumbra, a princípio, possibilidade de utilização do terreno para fins aeronáuticos (pista ou pátio de aeronaves) no futuro, não havendo, portanto, impactos operacionais para o desenvolvimento do aeroporto.

Ainda nesse sentido, deve-se notar que o Plano Diretor do Aeroporto inclui a área apenas como de utilização para “áreas comerciais”, mesmo considerando as sucessivas etapas de ampliação da infraestrutura do aeroporto e a implantação de segunda pista para pousos e decolagens de aeronaves no sítio (obra de grande envergadura que deverá ser executada pela futura concessionária).

Por fim, em que pese o possível impacto econômico dessa cessão de área ao processo de concessão do Aeroporto, cabe considerar o aspecto da relevância social e do interesse público relatado na proposição do Governo de Estado da Bahia. Conforme ressaltado no já referenciado Ofício/RG/DF/Nº0070/2015, a intervenção pretendida visa dar “segurança contra inundações, seja do Aeroporto, como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas”. Ademais, de acordo com o quanto exposto no Ofício nº 133/2015/DIHAB, de 2 de abril de 2015, da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, as ações propostas – “intervenções no Rio Ipitanga, canais de macrodrenagem e implantação de reservatórios de amortecimento com parques urbanos, dentre eles o RA-3 – Reservatório de Amortecimento 3” – têm “caráter de prevenção a desastres naturais”.

4. Conclusão

A presente Nota Técnica buscou analisar a solicitação do Governo do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga.

Conforme ficou evidenciado ao longo do estudo, a área, apesar de pertencente ao sítio aeroportuário, encontra-se fisicamente separada do restante da infraestrutura, não havendo, a princípio, previsão de uso aeronáutico da mesma. Do ponto de vista econômico, uma vez que a área pode ser utilizada para implantação de empreendimentos imobiliários (conforme estudo realizado pela Infraero), esta poderia agregar valor à concessão em curso. Todavia, como a área não foi licitada, não há como aferir com precisão, até o presente momento, o valor de mercado desse terreno para futuros participantes do leilão do aeroporto.

Por fim, cabe considerar que o Governo da Bahia indica considerável interesse público na realização das obras de macrodrenagem da região, além de elencar potencial benefício também para o Aeroporto Internacional de Salvador.

Dessa forma, este DERC não vê óbice, do ponto de vista do processo de concessão do Aeroporto em curso, à cessão da área para que o Governo da Bahia realize as obras consideradas necessárias ao atendimento da população. Destaca-se, porém, que se a cessão for efetivada, tal

alteração deverá ser apropriadamente refletida nos estudos de viabilidade para a concessão atualmente em curso, após a seleção dos estudos que estão previstos para serem entregues pelos grupos autorizados em 26 de outubro do presente. Assim, caso esta SAC-PR aprove a cessão da área, deverão ser solicitados ajustes nos estudos selecionados para que a área em questão seja excluída do objeto da concessão. Recomenda-se, portanto, a restituição dos autos ao DEOUT/SPR para providências.

À consideração superior.


RICARDO SAMPAIO S. FONSECA

Coordenador de Acompanhamento de Mercado



De acordo. À consideração superior.



MARTHA SEILLIER

Diretora do Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil

Aprovo. Encaminhe-se ao DEOUT/SPR para providências.

Brasília/DF, 20 de outubro de 2015.

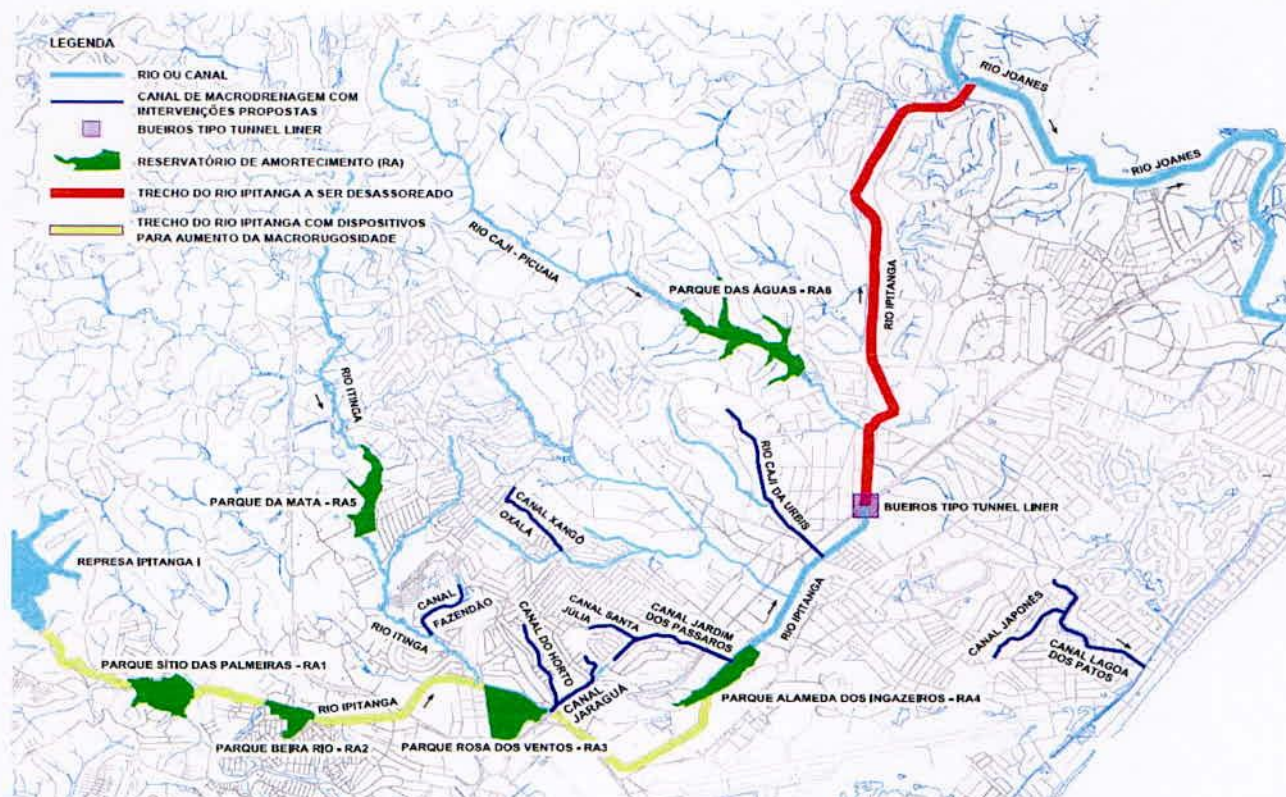

ROGÉRIO COIMBRA

Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Aviação Civil - SAC
Secretaria de Política Regulatória - SPR

RECEBEMOS
Em 20/10/15 às 20:19
Por: Evanda.
Ass.: _____

PAC PREVENÇÃO A DESASTRES NATURAIS – 16/06/15



MACRO DRENAGEM URBANA JOANES/ IPITANGA:

Objeto: Intervenções integradas de manejo de águas pluviais no Rio Ipitanga e Afluentes e no Rio Joanes, nos Municípios de Salvador Lauro de Freitas, incluso Projeto de Trabalho Social.

Órgão: Conder

Contratada: Consórcio Ipitanga (Construtora Queiroz Galvão, Axxo, Hydros)

Investimento: R\$ 188.382.187,50, sendo:

R\$ 188.299.621,13 (FGTS)

R\$ 82.566,36 (Governo Estadual contrapartida adicional)

Licitação: Regime Diferenciado de Contratação - RDC Contratação Integrada

Abertura Setembro/2014

Ordem de serviço - Outubro/2014

Prazo de Execução: 24 meses

Situação Atual: Projeto Básico: Entregue na Caixa em 01/06/2015

Licenciamento: Licença de Instalação (LI) concedida pelo INEMA em 15/05/2015 (Portaria nº 9762).

Outorga: entrada de documentação complementar no INEMA dia 10/06/15.



Desapropriações (R\$ 30 milhões):

- Reservatório de Amortecimento 01 – Particular;
- Reservatório de Amortecimento 02 – Prefeitura de Salvador em trâmite;
- Reservatório de Amortecimento 03 – INFRAERO se posicionou contrária à cessão da área para construção da bacia de amortecimento 03 (Ofício nº 542 /SBSV/2015 de 13/05/2015);
- Reservatório de Amortecimento 04 - SPU concedeu autorização de construção para área da bacia de amortecimento em questão. (Ofício nº 642/2014 – GAB/SPU/BA de 16/05/2015);
- Reservatório de Amortecimento 05 – Particular;
- Reservatório de Amortecimento 06 – Particular;
- Desapropriação de Unidades Habitacionais.

Financeiro:

Descrição	Valor (R\$)
Contrato	188.382.187,50
Desapropiação	30.000.000,00
Total (Contrato + desapropiação)	218.382.187,50
Desembolso	
1ª Medição	2.600.000,00



DIRETORIA DE GESTÃO - DG

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO AEROPORTUÁRIO - DGDR
GERÊNCIA DE PLANOS DIRETORES - DRPD



RELATÓRIO SÍNTESE

ABRIL 2014

Revisão 1 - OUT 2014

PLANO DIRETOR DO AEROPORTO INTERNACIONAL DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES –
SALVADOR/BA

PDir SBSV - Revisão 1 - OUT/2014

2.1.3. Área Patrimonial

A situação patrimonial do Aeroporto Internacional de Salvador é apresentada no Quadro 3 e na Figura 5 – Situação Patrimonial Atual (Volume II - Caderno de Plantas).

Quadro 3 – Situação Patrimonial do Sítio Aeroportuário

ÁREA PATRIMONIAL (m²)			
Área total do aeroporto:	6.933.616,74	Área regularizada:	6.933.616,74
Área em legalização:	-	Área de expansão (*):	3.800.824,00
Área civil:	4.811.200,82	Área militar:	2.122.415,92

(*) A parcela correspondente a 2.550.134,34 m² é declarada como de Utilidade Pública, através do Decreto Estadual Nº 11.591, de 19 de junho de 2009, sendo que, desta parcela, 437.811,20 m² estão sobrepostos a outras áreas pertencentes ao Município e declaradas como de Utilidade Pública, através do Decreto Municipal nº 19.093, de 27 de novembro de 2008. Já os 812.878,46 m² restantes, pertence ao CONDER (Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia).

As áreas regularizadas e a área utilizada para expansão do aeroporto estão representadas conforme croqui (Figura B) e descrita a seguir (Quadro 4).

**PLANO DIRETOR DO AEROPORTO INTERNACIONAL DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES –
SALVADOR/BA**

PDir SBSV - Revisão 1 - OUT/2014

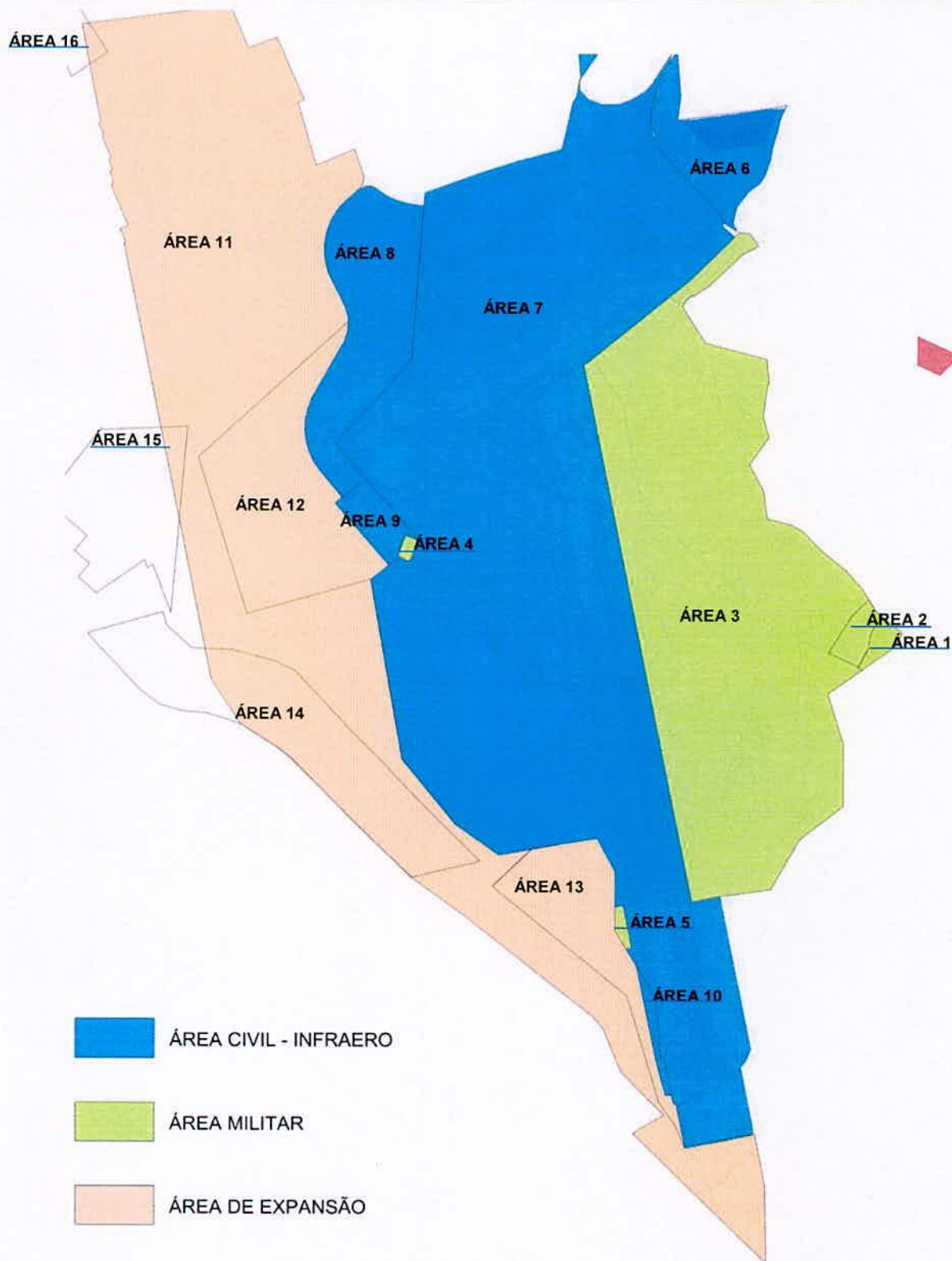


Figura B - Croqui da Situação Patrimonial do Aeroporto

**PLANO DIRETOR DO AEROPORTO INTERNACIONAL DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES –
SALVADOR/BA**

PDir SBSV - Revisão 1 - OUT/2014

Quadro 4 – Áreas regularizadas e de expansão

DESCRIÇÃO		ÁREA (m²)	OBSERVAÇÕES
Militar	Área 1	20.518,68	Área ocupada pela Prefeitura Municipal de Lauro Freitas, autorizada a cessão de uso pelo Comandante da Aeronáutica através do despacho nº 024/GM4/183 de 23/03/98 do Gabinete do Ministro, processo nº 20-13/0501/95.
	Área 2	34.823,63	Área ocupada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social de Lauro de Freitas/Escola Cadetes Mirins – em processo de cessão.
	Área 3	2.051.432,23	-
	Área 4	6.272,67	DTCEA-SV/TWR – Parte de área pertencente ao TOMBO BA.001-001
	Área 5	9.368,70	Radar TA-10
Civil/ INFRAERO	Área 6	4.310.524,88	-
	Área 7		
	Área 8	416.262,41	Área de posse da INFRAERO, em processo de desapropriação pelo Governo do Estado, Decreto nº 9.119 de 21/06/2004, a ser cedida à União (COMAER).
	Área 9	62.922,86	Área doada pela CONDER à INFRAERO, conforme escritura de doação nº 22.612, LV. R-1 do Registro Geral de Imóveis do VII ofício – SV, de 26 de abril de 2005.
	Área 10	21.490,67	Parte de área da CONDER de posse da INFRAERO, em processo de desapropriação, Decreto nº 7.616 de 23 de julho de 1999.
Expansão	Área 11	2.550.134,34	Área decretada como de Utilidade Pública através do decreto Estadual nº 11.591 de 19/06/2009.
	Área 12	812.878,46	Pertencente ao CONDER.
	Área 13		
	Área 14	401.148,08	Áreas decretadas como de Utilidade Pública e sobrepostas aos decretos: Estadual nº 11.591 de 19/06/2009 e Municipal nº 19.093 de 27/11/2008.
	Área 15	25.391,10	
	Área 16	11.272,02	
Área total Militar			2.122.415,92 m²
Área Total Civil / INFRAERO			4.811.200,82 m²
Área total de Expansão			3.800.824,00 m²



JusBrasil - Legislação

23 de outubro de 2015

Decreto 9282/04 | Decreto nº 9.282 de 23 de dezembro de 2004

Publicado por Governo do Estado da Bahia (extraído pelo JusBrasil) - 10 anos atrás

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra que indica, e dá outras providências. [Ver tópico \(40 documentos\)](#)

O GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições, e à vista do disposto no art. 164, inciso IV, da [Constituição Estadual](#) e no art. 5º do Decreto-Lei nº [3.365](#), de 21 de junho de 1941, alterado pelas Leis nos [2.786](#), de 21 de maio de 1956, [6.602](#), de 07 de dezembro de 1978, e [9.785](#), de 29 de janeiro de 1999, D E C R E T A

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra medindo 3.423.155,89 m², situada nos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, com as benfeitorias nela existentes, pertencentes a quem de direito, compreendida dentro da poligonal definida pelas coordenadas ?ESTE? e ?NORTE?, em metros, e referenciadas no Sistema Cartográfico da Região Metropolitana de Salvador - SICAR, conforme planilha que constitui o Anexo Único deste Decreto. [Ver tópico](#)

Parágrafo único - A área de terra de que trata este artigo destina-se à execução das obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães, conforme Plano Diretor de Desenvolvimento, elaborado pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, em convênio com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, empresa vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano. [Ver tópico](#)

Art. 2º - Fica a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, com o apoio da Procuradoria Geral do Estado - PGE, autorizada a promover os atos administrativos e judiciais, se necessário em caráter de urgência, com vistas à efetivação da desapropriação de que trata este Decreto, e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, correndo as despesas por conta de dotações próprias, consignadas no Orçamento Programa da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. [Ver tópico](#)

Art. 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 22 de junho de 2004. [Ver tópico](#)





Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário e o Decreto nº 9.119, de 21 de junho de 2004.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, em 23 de dezembro de 2004. [Ver tópico \(1 documento\)](#)

PAULO SOUTO

Governador Ruy Tourinho Secretário de Governo

Roberto Moussallem de Andrade

Secretário de Desenvolvimento Urbano ANEXO ÚNICO

COORDENADAS UTM referenciadas no Sistema SICAR que delimitam a poligonal da área de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães Área = 3.423.155,89 m²

Ponto	Este	Norte	Ponto	Este	Norte
1	570.363,95	8.571.127,39	40	575.371,55	8.573.128,41
2	570.315,53	8.571.257,05	41	575.374,46	8.573.129,77
3	570.598,97	8.571.381,74	42	575.378,64	8.573.135,23
4	570.610,25	8.571.352,13	43	575.380,03	8.573.141,47
5	570.897,46	8.571.437,56	44	575.351,85	8.573.277,99
6	570.822,36	8.571.611,76	45	575.349,21	8.573.297,82
7	570.947,65	8.571.655,93	46	575.321,15	8.573.431,50
8	570.979,86	8.571.651,78	47	575.313,73	8.573.448,81
9	570.997,76	8.571.640,95	48	575.482,65	8.573.482,88
10	571.058,13	8.571.572,65	49	575.553,60	8.573.495,52
11	571.080,48	8.571.550,15	50	575.908,66	8.573.501,84
12	571.105,54	8.571.530,72	51	575.624,53	8.573.210,83
13	571.134,55	8.571.512,85	52	575.312,25	8.572.893,34
14	571.167,51	8.571.497,16	53	575.228,86	8.573.036,26
15	571.205,04	8.571.485,10	54	575.211,02	8.573.019,43
16	571.228,41	8.571.480,14	55	575.158,69	8.572.965,02
17	571.261,01	8.571.476,23	56	575.028,98	8.572.839,49
18	571.296,84	8.571.476,22	57	574.832,62	8.572.757,88



19	571.335,16	8.571.480,93	58	574.779,55	8.572.714,45
20	571.377,04	8.571.492,12	59	574.313,10	8.572.122,86
21	571.399,21	8.571.501,14	60	574.137,68	8.571.879,97
22	571.527,52	8.571.566,03	61	573.963,11	8.571.697,89
23	571.543,54	8.571.573,93	62	573.912,66	8.571.647,78
24	571.585,06	8.571.584,76	63	573.670,53	8.571.406,16
25	571.601,37	8.571.585,89	64	573.593,45	8.571.328,05
26	572.222,26	8.570.902,64	65	573.544,38	8.571.266,46
27	572.935,79	8.571.127,26	66	573.438,80	8.571.100,56
28	572.777,04	8.571.691,84	67	573.091,77	8.570.872,34
29	573.476,83	8.571.816,69	68	572.989,21	8.570.759,40
30	573.597,08	8.571.836,64	69	572.937,66	8.570.746,75
31	573.869,75	8.572.063,29	70	572.928,70	8.570.779,40
32	573.895,11	8.572.084,71	71	572.713,94	8.570.698,36
33	574.033,78	8.572.281,21	72	572.727,88	8.570.669,34
34	574.007,88	8.572.430,88	73	572.418,41	8.570.563,45
35	574.178,41	8.572.251,65	74	571.392,40	8.570.216,01
36	574.682,29	8.572.866,98	75	571.213,73	8.570.669,59
37	575.168,50	8.573.013,03	76	570.743,49	8.570.470,68
38	575.178,99	8.573.082,32	77	570.264,86	8.570.319,26
39	575.179,73	8.573.089,49	78	570.171,95	8.571.041,72

Disponível em: <http://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/77322/decreto-9282-04>



JusBrasil - Legislação

23 de outubro de 2015

Decreto 11591/09 | Decreto nº 11.591 de 19 de junho de 2009

Publicado por Governo do Estado da Bahia (extraído pelo JusBrasil) - 6 anos atrás

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra que indica, e dá outras providências. [Ver tópico](#)

O GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições, e à vista do disposto no art. 164, inciso IV, da [Constituição Estadual](#), e no art. 5º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, alterado pelas Leis nos 2.786, de 21 de maio de 1956, 6.602, de 07 de dezembro de 1978, e 9.785, de 29 de janeiro de 1999, e do que consta do Processo nº 1411090028069 da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, D E C R E T A

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra medindo 2.987.945,543 m², situada nos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, com as benfeitorias nela existentes, pertencentes a quem de direito, compreendida dentro da poligonal definida pelas coordenadas X e Y, em metros, e referenciadas no Sistema Cartográfico da Região Metropolitana de Salvador - SICAR, conforme planilha que constitui o Anexo Único deste Decreto. [Ver tópico](#)

Parágrafo único - A área de terra de que trata este artigo destina-se à execução das obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães, conforme Plano Diretor de Desenvolvimento, elaborado pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, em convênio com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, empresa vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano. [Ver tópico](#)

Art. 2º - Fica a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, com o apoio da Procuradoria Geral do Estado - PGE, autorizada a promover os atos administrativos e judiciais, se necessário em caráter de urgência, com vistas à efetivação da desapropriação de que trata este Decreto, e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, correndo as despesas por conta de dotações próprias, consignadas no Orçamento Programa da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. [Ver tópico](#)

Art. 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação. [Ver tópico](#) 



Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário. Ver tópico

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, em 19 de junho de 2009.

JAQUES WAGNER

Governador Eva Maria Cella Dal Chiavon Secretária da Casa Civil

Afonso Bandeira Florence

Secretário de Desenvolvimento Urbano ANEXO ÚNICO

POLIGONAL DE DESAPROPRIAÇÃO DO AEROPORTO

ÁREA DE 2.987.945,543 m² COORDENADAS UTM

/#RANGE_B5_D97#/Pontos	X	Y	Pontos	X	Y
1	575312,250	8572893,340	47	571063,910	8571569,382
2	575237,385	8573021,657	48	571079,919	8571552,431
3	575228,864	8573036,261	49	571100,165	8571537,364
4	575207,333	8573015,596	50	571122,766	8571521,826
5	575158,690	8572965,020	51	571153,372	8571505,346
6	575028,982	8572839,490	52	571169,851	8571497,812
7	574832,623	8572757,887	53	571199,986	8571488,866
8	574779,554	8572714,454	54	571229,414	8571481,803
9	574636,675	8572533,244	55	571260,490	8571478,037
10	574313,102	8572122,863	56	571289,212	8571478,507
11	574242,980	8572025,770	57	571319,818	8571480,391
12	574137,680	8571879,970	58	571352,306	8571486,983
13	573912,660	8571647,780	59	571370,199	8571492,162
14	573688,717	8571424,309	60	571401,510	8571503,933
15	573593,450	8571328,050	61	571423,640	8571515,234
16	573544,380	8571266,460	62	571466,488	8571536,893
17	573438,800	8571100,560	63	571501,802	8571554,785



18	573232,830	8570965,106	64	571543,237	8571575,974
19	571255,156	8570566,208	65	571585,142	8571586,332
20	571237,142	8570567,667	66	571604,683	8571586,803
21	571189,397	8570546,393	67	571681,902	8571501,108
22	571173,684	8570583,027	68	571813,976	8571355,144
23	571027,840	8570520,340	69	571949,346	8571205,884
24	570993,322	8570505,569	70	572097,664	8571042,028
25	570968,927	8570511,657	71	572222,675	8570904,068
26	570927,941	8570495,684	72	572934,367	8571128,194
27	570922,000	8570508,435	73	572777,045	8571691,844
28	570881,249	8570491,476	74	573597,080	8571836,640
29	570860,641	8570498,457	75	573895,110	8572084,710
30	570777,167	8570464,070	76	574033,780	8572281,210
31	570750,889	8570464,127	77	574007,884	8572430,885
32	570707,009	8570445,671	78	574178,415	8572251,653
33	570701,826	8570454,554	79	574682,294	8572866,984
34	570676,260	8570449,445	80	575115,092	8572996,991
35	570257,682	8570365,017	81	575168,502	8573013,035
36	570170,686	8571043,544	82	575179,730	8573089,490
37	570363,952	8571127,389	83	575374,460	8573129,770
38	570315,528	8571257,046	84	575378,640	8573135,230
39	570598,974	8571381,741	85	575351,850	8573277,990
40	570610,255	8571352,129	86	575321,150	8573431,500
41	570897,464	8571437,563	87	575313,731	8573448,816
42	570822,363	8571611,758	88	575482,659	8573482,882
43	570947,648	8571655,932	89	575553,602	8573495,525
44	570979,863	8571651,781	90	575908,666	8573501,847



45	570997,755	8571640,951	91	575624,539	8573210,834
46	571028,361	8571607,050	92	575488,230	8573072,253
REFERENCIADA AO SAD 69 (1ª REALIZAÇÃO)					

Disponível em: <http://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/817818/decreto-11591-09>



DECRETO Nº 15.114 DE 14 DE MAIO DE 2014

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, as áreas de terra que indica.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições, à vista do disposto no art. 105, inciso V, da Constituição Estadual, no art. 5º, alínea “i”, do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e alterações posteriores, e do que consta do Processo nº 1403140002411 da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia,

DECRETA

Art. 1º - Ficam declaradas de utilidade pública, para fins de desapropriação, as áreas de terras medindo 135.775,55m², 59.092,54m², 146.262,33m², 92.077,87m² e 150.685,38m², com as acessões e benfeitorias nelas existentes, pertencentes a quem de direito, localizadas nos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas - Bahia, conforme estudos e projetos da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER e coordenadas constantes dos Anexos I a V deste Decreto.

Parágrafo único - As áreas de terra de que tratam este artigo destinam-se à construção de Reservatórios de Amortecimentos, no âmbito do projeto de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no Rio Ipitanga e afluentes e no Rio Joanes.

Art. 2º - Fica a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER autorizada a promover os atos administrativos e judiciais, caso necessário em caráter de urgência, com vistas à efetivação da desapropriação de que trata este Decreto, e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, utilizando-se, para tanto, dos recursos que dispuser.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, em 14 de maio de 2014.

JAQUES WAGNER
Governador

Carlos Mello
Secretário da Casa Civil em exercício

Manuel Ribeiro Filho
Secretário de Desenvolvimento Urbano



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA DE POLÍTICA REGULATÓRIA DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS**

TERMO DE JUNTADA

Aos vinte e sete dias do mês de outubro do ano de dois mil e quinze, neste Departamento de Outorgas, faço juntada aos autos cópia da Portaria DAC nº 186, de 23 de agosto de 1962, e cópia da Portaria ANAC nº 1.258/SIE, de 03 de junho de 2014.

Para constar, lavrei o presente Termo.

ÂNGELA AKEMI GOTO NAKAHORI
Departamento de Outorgas
SPR/SAC-PR



III — Pesos Máximos de Operação			
Aeronave	Na decolagem	No pouso	Condições requeridas
Lockheed — Electra 108-A	Quilos 51.256	Quilos 43.386	Na decolagem: Embandeiramento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Nº 182 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o c

Natureza do piso — Concreto de cimento Portland.

Declividade e sentido — 0,5% —
14-32. RUM.
II — Mínimos operacionais — (Ref. m. d. n.º 16-ATS, de 11 de julho de 1961, da ROTAER).
Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.
III — Pesos máximos de operação: Aeronave — Lockheed Elctra 188-A. Na decolagem — 51.256 kg. No pouso — 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 184 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. of. nº 3.612, de 16-8-61, da ENGAER).
Estado do Espírito Santo.
Município de Vitória.
Aeroporto de Vitória.
Latitude — 20° 15' S.
Longitude — 40° 17' W.
Número da pista de pouso — 05-23.
Altitude — 4 m.
Dimensões — 1.500 x 45 m.
Natureza do piso — Concreto cimentado.

II — Mínimos operacionais: — (Ref. m. d. n.º 0-6-ATS, de 8 de julho de 1961, da ROTAER).
Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronave — Lockheed Elctra 188A. Na decolagem — 51.256 kg. No pouso — 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 185 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. DC-2.315-61).
Localidade — Estado da Guanabara.
Aeroporto de Santos Dumont.
Latitude — 23° 54' S.
Longitude — 43° 10' W.
Número da pista de pouso — 02-20.

Altitude — 3 m.
Dimensões — 1.302 x 42 m.
Natureza do piso — concreto.
II — Mínimos operacionais — (Ref. m. d. n.º 101-ATS, de 11-3-61, da ROTAER).
Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronave — Lockheed — Elctra 188-A. Na decolagem — 48.985 kg. No pouso — 38.535 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 186 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. Of. nº 3.612, de 16-8-61, da ENG.).
Estado da — Bahia.
Município de — Salvador.
Aeroporto de — Salvador.
Latitude — 12° 55' S.
Longitude — 38° 20' W.
Número das pistas de pouso — 10-28 e 16-34.
Altitude — 6 m.
Dimensões — 10-28: 1.302 x 43 m — 16-34: 1.524 x 45 m.
Natureza do piso — concreto asfáltico.

II — Mínimos operacionais — (Ref. MD nº 16-ATS, de 6-7-61, da ROTAER).
Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronaves — Lockheed — Elctra 188A. Na decolagem — Pista 10-28 — 51.256 kg. — Pista 16-34 — 50.350 kg. No pouso — Pista 10-28 — 43.386 kg. — Pista 16-34 — 40.854 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 187 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. Of. nº 3.612, de 16-8-61, da ENG.).
Estado de Pernambuco.
Município de Recife.
Aeroporto de Recife.
Latitude: 08° 09' S.

Longitude: 34° 55' W.
Número da pista de pouso — 18-36 e 14-32.
Altitude: 1 m.
Dimensões: 18-36: 2.700x45m — 14-32: 2.000x45m.
Natureza do piso: misto flexível betuminoso.

II — Mínimos Operacionais — (Ref. MD nº 16-ATS, de 06-07-61, da ROTAER).
Condições VFR: 300m x 5km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronaves — Lockheed — Elctra 188-A — Na decolagem — 51.256 kg. No pouso — 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 188 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. DC-4.492-61).

Estado da Guanabara.
Localidade: Rio de Janeiro.
Aeroporto do Galeão.
Latitude: 22° 49' S.
Longitude: 43° 15' W.
Número da pista de pouso: 14-32.
Altitude: 6 m.
Dimensões: 3.182x61,60m.
Natureza do piso: concreto cimentado.
Declividade e sentido: 0,0% — 14-32.

II — Mínimos Operacionais — (Ref. MD 41-ATS, de 20-10-59, da ROTAER).
Condições VFR: 300m x 5km.
Condições IFR: acordo com a CAI em vigor.

III — Pesos Máximos de Operação: Aeronave — Lockheed — Elctra 188-A — Na decolagem — 51.256kg. No pouso 43.386kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 189 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. Of. nº 3.612, de 16 de agosto de 1961, da ENG.).
Estado do Rio Grande do Sul.
Município de Porto Alegre.
Aeroporto de Porto Alegre (Salgado Filho).
Latitude — 30° 01' S.

Longitude — 51° 13' W.
Número da pista de pouso — 10-28.
Altitude — 3m.
Dimensões — 2.005,45 x 42m.
Natureza do piso — concreto cimentado.

II — Mínimos operacionais — (Ref. MD nº 16-ATS, de 8 de junho de 1961, da ROTAER).

Condições VFR: 300m x 5 km.
Condições IFR: acordo com a C. A. I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronave — Lockheed Elctra 188-A — Na decolagem — 51.256 kg. No pouso — 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 190 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. Of. 3.612, de 16 de outubro de 1961, da ENG.).

Estado do Amazonas.
Município de Manaus.
Aeroporto de Manaus.
Latitude — 03° 08' S.
Longitude — 60° 01' W.
Número da pista de pouso — 08-26.
Altitude — 83m.
Dimensões — 2.000 x 45m.
Natureza do piso — asfalto.

II — Mínimos operacionais — (Ref. MD nº 16-ATS, de 8 de julho de 1961, da ROTAER).
Condições VFR: 300m x 5 KM.
Condições IFR: acordo com a C. A. I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação: Aeronave — Lockheed Elctra 188-A — Na decolagem — 51.256 kg. No pouso — 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embandecimento automático operante e 78% de flap. No pouso: 100% de flap.

Observações: Os pesos máximos de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 191 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do aeroporto — (Ref. DC-2.647-61).
Estado de São Paulo.
Município de São Paulo.
Aeroporto de São Paulo (Congonhas).
Latitude: 23° 38' S.



Longitude: 46° 40' W.
Número da pista de pouso: 16-34.
Altitude: 795 m.
Dimensões: 1.897x49 m.
Natureza do piso: concreto.
Declividade e sentido: 1,3 por cento — 16/34.

II — Mínimos operacionais

(Ref. MD nº 16/ATS, de 8 de julho de 1961, da Rota)

Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: Acordo com a C.A.I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação

Aeronave: Lockheed Eletra 188A.
Na decolagem: 50.120 kg. No pouso: 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embalsamento automático operante e 78 % de flap. No pouso: 100 % de flap.

Observações

Os pesos máximos, de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.
— Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

— Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

— As correções serão da responsabilidade do operador.
Nº 192 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do Aeroporto

(Ref. Of. nº 3.612, de 16 de outubro de 1961, da ENG.)

Estado de Santa Catarina.
Município de Florianópolis.
Aeroporto de Florianópolis.
Latitude: 27° 35' S.
Longitude: 48° 32' W.
Número da pista de pouso: 01/19.
Dimensões: 1.500 x 45,50 m.
Natureza do piso: concreto cimentado.
Altitude: 6m.

II — Mínimos operacionais

(Ref. MD nº 16/ATS, de 8 de julho de 1961, da Rota)

Condições VFR: 300 m x 5 km.
Condições IFR: Acordo com a C.A.I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação

Aeronave: Lockheed Eletra 188A.
Na decolagem: 51.256 kg. No pouso: 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embalsamento automático operante e 78 % de flap. No pouso: 100 % de flap.

Observações

Os pesos máximos, de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.
— Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

— Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

— As correções serão da responsabilidade do operador.
Nº 193 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o

aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do Aeroporto

(Ref. Of. nº 3.612, de 16 de outubro de 1961, da ENG.)

Estado do Pará.
Município de Belém.
Aeroporto de Belém.
Latitude: 01° 23' S.
Longitude: 48° 29' W.

Número da pista de pouso: 04/20 e 06/24.

Altitude: 14 m.
Dimensões: 62/20:1829x45m—03/24:1825x45m.
Natureza do piso: asfalto.

II — Mínimos operacionais

(Ref. MD nº 16/ATS, de 8 de julho de 1961, da Rota)

Condições VFR: 300mx5 km.
Condições IFR: Acordo com a C.A.I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação

Aeronave: Lockheed Eletra 188A.
Na decolagem: 51.256 kg. No pouso: 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embalsamento automático operante e 78 % de flap. No pouso: 100 % de flap.

Observações

Os pesos máximos, de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

— Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de acordo com o Manual de Voo da aeronave.

— Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

— As correções serão da responsabilidade do operador.

Nº 194 — Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo, público, o aeroporto abaixo, com as seguintes características:

I — Dados do Aeroporto

(Ref. CATAE — 1960)

Estado do Paraná.
Município de Curitiba.
Aeroporto de Curitiba.
Latitude: 25° 32' S.
Longitude: 49° 12' W.

Número das pistas de pouso: 10/28 e 15/32.

Altitude: 910 m.
Dimensões: 10/28:1800x45m—15/32:1800x45m.
Natureza do piso: asfalto.
Declividade longitudinal: 0,72 %.

II — Mínimos operacionais

(Ref. MD nº 16/ATS, de 8 de julho de 1961)

Condições VFR: 300m x 5 km.
Condições IFR: Acordo com a C.A.I. em vigor.

III — Pesos máximos de operação

Aeronave: Lockheed Eletra 188A.
Na decolagem: 49.440 kg. No pouso: 43.386 kg. Condições requeridas: Na decolagem: embalsamento automático operante e 78 % de flap. No pouso: 100 % de flap.

Observações

Os pesos máximos, de decolagem e de pouso, estabelecidos de acordo com as condições prescritas nesta Portaria, foram obtidos considerando a pista seca, vento nulo e temperatura padrão para o aeroporto.

— Para condições diferentes das acima enunciadas, deverão ser feitas correções nos pesos máximos de operação, constantes desta Portaria, de

acordo com o Manual de Voo da aeronave.

— Os mínimos operacionais, estabelecidos nesta Portaria, deverão ser sempre atualizados, de acordo com as instruções da Diretoria de Rotas Aéreas.

— As correções serão da responsabilidade do operador. — Major-Brig. do Ar — Dario Cavalcanti de Azevedo, Diretor-Geral da Aeronáutica Civil.

DESPACHOS DO DIRETOR DA DIVISÃO DE OPERAÇÕES

Em 3 de setembro de 1962

Aprovando parecer da Divisão de Operações para a matrícula da aeronave PP-HLB, em nome da (DAC), confiada ao Aeroclube de Aquidauana, DC, nº 1.421-62.

Irineu Morim e Raul Mignone, requerendo transferência de propriedade e mudanças de categoria da aeronave PT-BJX. Deferido. DC, número 7.547-62.

Irineu Morim e Raul Mignone, determinando a autorização de Taxi-Aéreo com aeronave PT-BJX. Deferido. DC, nº 75.46-62.

Em 5 de setembro de 1962

Gerhard Richter e Dante Pazzanese, determinando o cancelamento de matrícula da aeronave PT-BPC. Deferido. DC, nº 12.212-61.

Em 13 de setembro de 1962

João Benno Kopp, requerendo matrícula da aeronave PT-BSR. Deferido. DC, nº 4.635-62.

Em 14 de setembro de 1962

Miguel José Vita, requerendo autorização para Translado de Importação da aeronave PT-BUL. Deferido. DC, nº 8.295-62.

Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região Fronteira Sudoeste do País, requerendo transferência de propriedade da aeronave PP-FEP. Deferido. DC, número 6.573-62.

Em 18 de setembro de 1962

Jaú — Transportadora Aérea Ltda., requerendo matrícula da aeronave PT-BRL. Deferido. DC, nº 2.563-62.
Panair do Brasil S. A., requerendo matrícula das aeronaves PP-RDU, PP-PDV e PP-PDX. Deferido. DC, ns. 5.255-62, 6.003-62 e 6.002-62.

Em 10 de outubro de 1962

Fernando Pereira Sampaio, requerendo transferência de propriedade da aeronave PP-RQM. Deferido. DC, nº 8.812-62.

S. A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense "Varig", requerendo autorização para Translado de Importação da aeronave PP-VJO. Deferido. DC, nº 6.616-62.

Sadler S. A. Transportes Aéreos, requerendo transferência de propriedade, mudanças de marcas e de categoria aeronave PP-AST. Deferido. DC, nº 46.08-62.

Em 20 de setembro de 1962

João Pinheiro, requerendo transferência de propriedade da aeronave de PT-APY. Deferido. DC nº 8.350, de 1962.

Em 1 de outubro de 1962

José Cândido de Paula, requerendo transferência de propriedade da aeronave PT-AEP. Deferido. DC, número 2.094-62.

Em 20 de setembro de 1962

Frisel Blanchil, requerendo matrícula da aeronave PT-BRU. Deferido. DC, nº 3.841-62.

Em 16 de outubro de 1962

Taxi-Aéreo Líder Ltda., requerendo matrícula da aeronave PT-BSU. DC, nº 4.826-62.

Em 25 de setembro de 1962

Paraense Transportes Aéreos Limitada, requerendo matrícula da aeronave PP-BTP. Deferido. DC, número 6.987-62.

Em 16 de outubro de 1962

Taxi-Aéreo Líder Ltda., requerendo matrícula da aeronave PT-BSX. Deferido. DC, nº 4.824-62.

Taxi-Aéreo Líder Ltda., requerendo matrícula da aeronave PT-BSV. Deferido. DC, nº 4.825-62.

Em 24 de setembro de 1962

João Ribeiro de Souza Filho, requerendo matrícula da aeronave PT-BSN. Deferido. DC, nº 4.427-62.

Em 19 de setembro de 1962

Jaú Transportadora Aérea Ltda., requerendo matrícula da aeronave PT-BRL. Deferido. DC, nº 2.563-62.

Em 27 de setembro de 1962

Paraense Transportes Aéreos S. A., requerendo matrícula da aeronave PP-BTQ. Deferido. DC, nº 10.073, de 1961.

Em 13 de outubro de 1962

Mário dos Santos, requerendo matrícula da aeronave PT-BSS. Deferido. DC, nº 4.670-62.

Em 19 de outubro de 1962

Maurício Francisco Verdier, requerendo matrícula da aeronave PT-BRN. Deferido. DC, nº 2.963-62.

Em 20 de setembro de 1962

Jaú — Transportadora Aérea Limitada, requerendo matrícula da aeronave PT-BRJ. Deferido. DC, número 2.426-62.

Em 5 de outubro de 1962

Centrais Elétricas de Urubupunga S. A. "Celusa", requerendo matrícula da aeronave PT-BSO. Deferido. DC, nº 4.676-62.

Em 11 de outubro de 1962

Orvidio Guedes Cavalcante, requerendo matrícula da aeronave PP-DLN. Deferido. DC, nº 8.824-62.

Em 24 de setembro de 1962

Aprovando parecer da Divisão de Operações para matrícula da aeronave PP-HLO, em nome da (DAC), confiada ao Aeroclube de Pelotas. Deferido. DC, nº 8.174-62.

Em 18 de outubro de 1962

Sebastião Ferraz Camargo Penzato, requerendo matrícula da aeronave PT-BTJ. Deferido. DC, número 5.351-62.

Em 17 de outubro de 1962

Baptista Keutenedjian, requerendo matrícula da aeronave PT-BSD. Deferido. DC, nº 4.056-62.

Em 1 de outubro de 1962

Carlos Eduardo Pinto Rochelle, requerendo transferência de propriedade da aeronave PT-BFO. Deferido. DC, nº 3.971-62.

Em 28 de setembro de 1962

Empresa Construtora Brasil Lavoura de Minas Gerais, requerendo transferência de propriedade da aeronave PT-AZG. Deferido. DC, número 6.679-62.

Em 20 de setembro de 1962

João Pinheiro, requerendo transferência de propriedade da aeronave PT-APY. — Deferido. DC, número 5.350-62.

Menegusso & Cia Ltda., requerendo transferência de propriedade da aeronave PT-BPE. — Deferido. DC, nº 3.889-62.

TDC-3 — SEÇÃO DE AERONAUTAS

Dia 17-10-72

Washington Victor Pinheiro Chaves — DC 10.547-60 — Deferido

PORTARIA 14.180, 31/09/1962 — Homologação Aeroporto de Belém



6

ISSN 1677-7042

Diário Oficial da União - Seção 1

Nº 105, quarta-feira, 4 de junho de 2014

Considerando que, segundo o item 91.3 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 (RBIHA 91), o piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação desta e tem autoridade para tanto;

Considerando a experiência internacional que demonstra a necessidade de otimizar a capacidade de infraestrutura aeroportuária em eventos de grande porte, com especial atenção à aviação geral;

Considerando o disposto na Resolução nº 178, de 21 de dezembro 2010, que regulamenta a emissão de Autorização de Voo da ANAC (AVANAC) para operadores estrangeiros, na Resolução nº 316, de 9 de maio de 2014, que trata do regime especial da Copa do Mundo FIFA 2014, e na Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008, que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito da ANAC; e

Considerando o que consta do processo nº 00058.041416/2014-26, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 14 de maio de 2014, decide:

Art. 1º Durante o Regime Especial da Copa do Mundo FIFA 2014, os operadores de aeronaves da aviação geral devem observar as condicionantes de utilização da infraestrutura estabelecidas para as operações aéreas devidamente autorizadas.

Parágrafo único. Antes da realização de cada voo, o piloto e o operador da aeronave devem se atualizar sobre as regras de utilização do aeródromo de destino, previstas nas publicações aeronáuticas, em especial acerca dos horários de pouso, permanência no solo e decolagem atribuídos.

Art. 2º A violação das regras de utilização de slots, pela aviação geral, divulgadas pelo aeródromo, pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA ou pela ANAC, que revele falta de idoneidade profissional ou comprometam a ordem ou a segurança pública, prejudicando a continuidade da prestação do serviço de infraestrutura aeroportuária, poderá ocasionar:

I - sanção pecuniária para o operador da aeronave, nos termos das Resoluções ANAC nºs 316 e 317, ambas de 9 de maio de 2014;

II - suspensão, por até 180 (cento e oitenta dias), do certificado de habilitação técnica do piloto em comando que, mesmo comunicando pela autoridade de aviação civil ou pelo operador aeroportuário, deixe de remover aeronave que permaneça no pátio de manobras ou que tenha estadia por tempo superior ao estabelecido; e

III - suspensão da Autorização de Voo da ANAC (AVANAC) dos operadores aéreos das aeronaves de marcas estrangeiras, podendo eles serem intimados a retirar a aeronave do país.

§ 1º As penalidades deste artigo não serão aplicadas quando o descumprimento do slot for devido a casos de força maior, a restrições meteorológicas, a restrições de navegação aérea ou da infraestrutura aeroportuária.

§ 2º Na hipótese da suspensão de que trata o inciso II, esta ocorrerá por meio de processo administrativo, instaurado nos termos da Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008.

Art. 3º O disposto nesta Decisão não afasta a incidência da legislação referente à segurança operacional e aos atos de interferência ilícita, bem como a aplicação de outras penalidades.

Parágrafo único. As infrações cometidas por aeronave de marcas estrangeiras podem ensejar, além das sanções mencionadas nesta Decisão, na atuação da ANAC junto à autoridade de aviação civil correspondente com vistas à aplicação de sanção no país de origem, conforme previsto nos acordos internacionais firmados pelo Brasil.

Art. 4º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação.

MARCELO PACHECO DOS GUARANYAS
Diretor-Presidente

SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

PORTARIA Nº 1.265, DE 3 DE JUNHO DE 2014

O SUPERINTENDENTE DE AERONAVEGABILIDADE, no uso das atribuições que lhe confere o art. 53, inciso II, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, resolve:

Art. 1º Tornar pública a revisão do Certificado de Tipo (CT) abaixo relacionado, emitido na data respectivamente indicada:

Nº CT	Detentor do CT	Descrição	Modelo	Data
EM-8210	TEXTRON LYCOMING - AVCO CORPORATION	Motor	TIO-540-AH1A	20.05.2014

Art. 2º. O inteiro teor do Certificado citado acima encontra-se disponível no site da ANAC na rede mundial de computadores, endereço <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Produtos/Especificacao.asp>.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DINO ISHIKURA

PORTARIA Nº 1.266, DE 3 DE JUNHO DE 2014

O SUPERINTENDENTE DE AERONAVEGABILIDADE, no uso das atribuições que lhe confere o art. 53, inciso II, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, resolve:

Art. 1º Tornar pública a emissão dos Certificados Suplementares de Tipo (CST) abaixo relacionados, emitidos nas datas respectivamente indicadas:

Nº CST	Detentor do CST	Descrição	Aplicabilidade - Aeronaves	Data
2014S05-13	Eurocopter Canada Ltd. - Canadá	SH97-33 (Rear cargo door hinge and latch modification)	Eurocopter France modelos AS 350 B2, AS 350 BA, AS 350 B, AS 350 BI, AS 355 F, AS 355 F1, AS 355 F2 e AS 355 N	22.05.2014
2014S05-14	Learjet Inc. - Brasil	ST10130SC (Installation of a Honeywell IIS-600 High Speed Data System)	Bombardier modelo BD-700-1A10	23.05.2014

Art. 2º O inteiro teor das aprovações citadas acima se encontram disponíveis no site da ANAC na rede mundial de computadores - endereço http://www2.anac.gov.br/certificacao/PST/index_pst.asp.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DINO ISHIKURA

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PORTARIAS DE 3 DE JUNHO DE 2014

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 41, incisos VIII e X, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, e alterações posteriores, nos termos do disposto na Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, e com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, resolve:

Nº 1.258 - Alterar e renovar a inscrição do aeródromo público de Salvador / Deputado Luis Eduardo Magalhães (BA) (código OACI: SBSV) no cadastro de aeródromos. A renovação de inscrição tem validade de 10 (dez) anos. Processo nº 00065.101672/2013-18. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação e revoga disposições em contrário.

Nº 1.259 - Alterar e renovar a inscrição do aeródromo público de Pederniras (SP) (código OACI: SS00) no cadastro de aeródromos. A renovação de inscrição tem validade de 10 (dez) anos. Processo nº 00065.068042/2014-05. Fica revogada a Portaria DAC nº 713 de 25/04/2001, de 25 de abril de 2001, publicada no Diário Oficial de 04 de maio de 2001. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

O inteiro teor das Portarias acima encontra-se disponível no site da ANAC na rede mundial de computadores - endereço <http://www.anac.gov.br>.

FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI

SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS GERÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES DE INSTRUÇÃO

PORTARIAS DE 3 DE JUNHO DE 2014

O GERENTE DE CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES DE INSTRUÇÃO, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 1º, inciso V, da Portaria nº 3377/SPO, de 20 de dezembro de 2013, resolve:

Nº 1.260 - Renovar a Homologação dos Cursos Teóricos de Piloto Privado de Avião, Piloto Privado de Helicóptero, Piloto Comercial de Avião / Voo por Instrumentos, e Piloto Comercial de Helicóptero, da FACULDADE INTEGRADAS PROMOVO DE BRASÍLIA, situada na QE 11, Área Especial C/D - Guarã I, CEP: 70020-621, na cidade de Brasília-DF, conforme despacho dado ao requerimento atinente ao processo nº 00065.121694/2013-96.

Nº 1.261 - Homologar o curso prático de Multimotor, pelo período de 5 (cinco) anos, da EAPA - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL DE POUSO ALEGRE, situada na Rua Ondina Pereira Rios, nº 255, Bairro Arvore Grande, CEP: 37550-000, na cidade de Pouso Alegre - MG, conforme despacho dado ao requerimento atinente ao processo nº 00065.126820/2013-07.

Nº 1.262 - Renovar a autorização de funcionamento, pelo período de 5 (cinco) anos, e renovar a homologação dos cursos teórico/prático de Comissário de Voo, Mecânico de Manutenção Aeronáutica, habilitações CEL, GMP e AVI, e dos cursos teóricos de Piloto Privado de Avião, Piloto Privado de Helicóptero, Piloto Comercial de Avião / Voo por Instrumentos e de Piloto Comercial de Helicóptero, pelo período de 5 (cinco) anos, da ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL JAM-BOCK LTDA. - FILIAL, situada na Rua Zacarias Alves Pereira, 1206, Aristocrata, São José dos Pinhais - PR, CEP: 83030-480, conforme despacho dado ao requerimento atinente ao Processo nº 00065.144557/2013-20.

Nº 1.263 - Incluir a Base Operacional Teórica da GF ESCOLA DE AVIAÇÃO, situada na ADE, Conjunto 2, Lotes 09 e 10 - Núcleo Bandeirante, CEP: 71735-720, na cidade de Brasília-DF, conforme despacho dado ao requerimento atinente ao processo nº 00065.141804/2013-36.

Nº 1.264 - Incluir a Base Operacional Prática da POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO, situada no aeródromo SDPW, localizado na Rua Horácio Cerioni, nº 865 - Estrada Monte Alegre - no Município de Piracicaba - SP, CEP: 13418-300, conforme despacho dado ao requerimento atinente ao Processo nº 00065.096376/2013-80.

Estas portarias entram em vigor na data da publicação.

O inteiro teor das Portarias acima encontra-se disponível no site da ANAC na rede mundial de computadores - endereço <http://www.anac.gov.br>.

AUDIR MENDES DE ASSUNÇÃO FILHO

Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 573, DE 3 DE JUNHO DE 2014

OS MINISTROS DE ESTADO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO e DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, INTERINO, no uso das atribuições que lhes confere o § 2º do art. 22 do Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, e considerando o que consta no processo MCTI nº 01200.001708/2013-17, de 29/04/2013, resolvem:

Art. 1º Habilitar a empresa Inovação Tecnologia Ltda., inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda - CNPJ sob o nº 08.575.594/0001-70, à fruição dos benefícios fiscais de que trata o Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, quando da fabricação do seguinte bem:

- Computador de pacotes ("switch"), próprio para interconexão de redes, podendo conter uma porta óptica.

§ 1º Farão jus aos incentivos fiscais, nos termos desta Portaria, os acessórios, os sobressalentes, as ferramentas, os manuais de operação e os cabos para interconexão e de alimentação que, em quantidade normal, acompanhem o bem mencionado neste artigo, conforme consta no respectivo processo.

§ 2º Ficam asseguradas a manutenção e utilização do crédito do IPI relativo às matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem empregados na industrialização do bem relacionado neste artigo.

Art. 2º Será cancelada a habilitação caso a empresa não inicie a execução do Projeto de Pesquisa e Desenvolvimento por ela proposto, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da edição desta Portaria.

Art. 3º As notas fiscais relativas à comercialização do bem relacionado no art. 1º deverão fazer expressa referência a esta Portaria.

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/autenticidade.html>, pelo código 00012014060400006



Resumo das características do aeródromo público de Salvador / Deputado Luis Eduardo Magalhães (SBSV) atualizadas no cadastro de aeródromos da ANAC de acordo com o processo ANAC nº 00065.101672/2013-18.

AD SEÇÃO 2 - AERÓDROMOS		INFORMAÇÃO																																																																									
AD 2.1 Indicador de Localidade e o Nome do Aeródromo		SBSV - SALVADOR / Deputado Luis Eduardo Magalhães - INTL, BA																																																																									
AD 2.2 Dados Geográficos e Administrativos do Aeródromo																																																																											
1 Coordenadas do ARP e Localização no Aeródromo		12° 54' 31" S / 038° 19' 21" W Nil																																																																									
2 Direção e Distância da Cidade ao Aeródromo		060° / 22 KM de Salvador																																																																									
3 Elevação		20M (66FT)																																																																									
7 Tipos de Tráfego (VFR/IFR)		RWY 10/28 - VFR Diurno / Noturno e IFR Precisão Diurno / Noturno - CAT I RWY 17/35 - VFR Diurno / Noturno																																																																									
8 Observações		(sem alteração na informação vigente)																																																																									
AD 2.4 Instalações e Serviços de Escala																																																																											
3 Instalações e Capacidades de Reabastecimento		Shell: Jet A1: Caminhões - 1 de 10.000L, 1 de 12.000L, 1 de 18.000L e 1 de 42.000L e 5 caminhões servidores. Capacidade JET A1: 1.200.000 L. Mactra AVGAS: 2 caminhões de 3.500 L; Capacidade AVGAS 2 X 50.000 L. BR: AVGAS: 2 caminhões de 3.000L e 5.000L 1,66/SEC; Jet A1: Caminhões: 1 de 18.000L, 3 de 12.000L e 3 de 20.000L 20L/SEC. Hidrantes: 6 caminhões servidores 33,33L/SEC. Capacidade: AVGAS 50.000 L e Jet A1: 3.000.000 L.																																																																									
5 Espaço em Hangar para Aeronaves Visitantes		Somente para aeronaves de pequeno e médio porte, mediante prévio acordo com o proprietário																																																																									
6 Instalações para Reparo de Aeronaves Visitantes		Não dispõe de peças de reposição																																																																									
7 Observações		Nil																																																																									
AD 2.8 Dados sobre os Pátios, Pistas de Táxi e Pontos de Verificação																																																																											
1 Tipo de Piso e Resistência do Pátio		<table border="1"><thead><tr><th>Pátio 1:</th><th>CONC</th><th>129/R/B/W/T</th></tr></thead><tbody><tr><td>Pátio 1 - Remoto:</td><td>CONC</td><td>84/R/C/W/T</td></tr><tr><td>Pátio 3:</td><td>CONC</td><td>121/R/B/W/T</td></tr><tr><td>Pátio 4:</td><td>CONC</td><td>102/R/B/W/T</td></tr><tr><td>Pátio 5:</td><td>CONC</td><td>98/R/B/W/T</td></tr></tbody></table>		Pátio 1:	CONC	129/R/B/W/T	Pátio 1 - Remoto:	CONC	84/R/C/W/T	Pátio 3:	CONC	121/R/B/W/T	Pátio 4:	CONC	102/R/B/W/T	Pátio 5:	CONC	98/R/B/W/T																																																									
Pátio 1:	CONC	129/R/B/W/T																																																																									
Pátio 1 - Remoto:	CONC	84/R/C/W/T																																																																									
Pátio 3:	CONC	121/R/B/W/T																																																																									
Pátio 4:	CONC	102/R/B/W/T																																																																									
Pátio 5:	CONC	98/R/B/W/T																																																																									
2 Largura, Tipo de Piso e Resistência da Pista de Táxi		<table border="1"><thead><tr><th></th><th></th><th></th><th></th></tr></thead><tbody><tr><td>A</td><td>24,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>B</td><td>24,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>C</td><td>24,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>D</td><td>23,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>E</td><td>27,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>F</td><td>33,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>G</td><td>30,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>I</td><td>33,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>J</td><td>39,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>K</td><td>37,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>L</td><td>14,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>M</td><td>15,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>N</td><td>15,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>O</td><td>16,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>P</td><td>14,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>Q</td><td>16,00</td><td>ASPH</td><td>100/F/B/X/T</td></tr><tr><td>R</td><td>07,00</td><td>ASPH</td><td>Nil</td></tr></tbody></table>						A	24,00	ASPH	100/F/B/X/T	B	24,00	ASPH	100/F/B/X/T	C	24,00	ASPH	100/F/B/X/T	D	23,00	ASPH	100/F/B/X/T	E	27,00	ASPH	100/F/B/X/T	F	33,00	ASPH	100/F/B/X/T	G	30,00	ASPH	100/F/B/X/T	I	33,00	ASPH	100/F/B/X/T	J	39,00	ASPH	100/F/B/X/T	K	37,00	ASPH	100/F/B/X/T	L	14,00	ASPH	100/F/B/X/T	M	15,00	ASPH	100/F/B/X/T	N	15,00	ASPH	100/F/B/X/T	O	16,00	ASPH	100/F/B/X/T	P	14,00	ASPH	100/F/B/X/T	Q	16,00	ASPH	100/F/B/X/T	R	07,00	ASPH	Nil
A	24,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
B	24,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
C	24,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
D	23,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
E	27,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
F	33,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
G	30,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
I	33,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
J	39,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
K	37,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
L	14,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
M	15,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
N	15,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
O	16,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
P	14,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
Q	16,00	ASPH	100/F/B/X/T																																																																								
R	07,00	ASPH	Nil																																																																								

8

4 Pontos de Verificação de VOR	Nas TWY C, G, L e N
5 Ponto de Verificação de INS	Nil
6 Observação	Nil



AD 2.9 Sistema de Guia e Controle de Movimento no Pátio, e Sinais

1 Sinais de Identificação de Estacionamento de Aeronaves e Linhas Guia de Pistas de Táxi	Sinalização horizontal de eixo e de borda de pista de táxi, pátio e de acesso ao estacionamento de aeronaves. Sinalização horizontal de posição de estacionamento de aeronaves e linhas de segurança nos pátios de aeronaves.
2 Sinais e Luzes de Pistas de Pouso e de Táxi	RWY 10/28: Sinalização horizontal de designação, de eixo, de cabeceira de ponto de visada, de zona de toque (contato) e de borda de pista de pouso e decolagem. Luzes de cabeceira, de fim de borda de pista de pouso e decolagem. RWY 17/35: Sinalização horizontal de designação, de eixo, de cabeceira de ponto de visada, de zona de toque (contato) e de borda de pista de pouso e decolagem. Luzes de cabeceira, de fim de borda de pista de pouso e decolagem. TWY: Sinalização horizontal de borda e eixo em todas as TWY. Sinalização horizontal de posição de espera de pista de pouso e decolagem nas TWY B, C, D, E, F, G, K, L, N, O, P, Q, R. Luzes de borda em todas as TWY.
3 Barra de Parada	Não há
4 Observações	---

AD 2.12 Características Físicas das Pistas

1 Designadores (Número de RWY)	10	28	17	35
3 Dimensões da RWY (m)	10/28 - 3003 x 45 17/35 - 1518 x 45			
4 Resistência e Tipo do Piso da RWY e SWY	RWY 10/28- 104/F/B/X/T - ASPH 17/35- 41/F/B/X/T - ASPH		SWY THR 10 - 104/F/B/X/T - ASP THR 28 - 104/F/B/X/T - ASP	
7 Rampa de RWY e SWY	Ver ADC			
8 Dimensões de SWY – comprimento x largura (m)	THR 10 - 61 x 60 THR 28 - 59 x 61 THR 17 - Não há THR 35 - Não há			
9 Dimensões de CWY – comprimento x largura (m)	THR 10 - Não há THR 28 - 300 x 200 THR 17 - Não há THR 35 - Não há			
10 Dimensões da STRIP (m)	10/28 - 3243 x 300 17/35 - 1638 x 150			
11 Zona livre de obstáculos (OEZ)	---			

1 Designador de RWY	10	28	17	35
2 TORA (m)	3003	3003	1518	1518
3 TODA (m)	3303	3003	1518	1518
4 ASDA (m)	3062	3064	1518	1518
5 LDA (m)	3003	3003	1518	1518
6 Observações	---	---	---	---

AD 2.14 Luzes de Aproximação e de Pista

1 Designador de RWY	10	28	17	35
2 Tipo, Extensão e Intensidade das Luzes de Aproximação	Não existente	Não existente	Não existente	Não existente
3 Cor das Luzes de THR	Verde	Verde	Verde	Verde
5 Extensão e Tipos das Luzes da TDZ	---	---	---	---
6 Extensão, Espaçamento, cor e Intensidade das Luzes de Eixo de RWY	---	---	---	---
7 Extensão, Espaçamento, cor e Intensidade das Luzes Laterais de RWY	2097 M 60 M Branca LIH	2425 M 60 M Branca LIH	887 M 60 M Branca LIH	962 M 60 M Branca LIH
	906 M 60 M Âmbar LIH	578 M 60 M Âmbar LIH	631 M 60 M Âmbar LIH	556 M 60 M Âmbar LIH
8 Cor das Luzes de fim de RWY	Vermelha	Vermelha	Vermelha	Vermelha
9 Cor e Extensão das Luzes de SWY	60 m	58 m	---	---
10 Observações	Nil	Nil	Nil	Nil

AD 2.15 Outras Luzes e Fonte Secundária de Energia

1 Localização, características e horário de funcionamento ABN/IBN	ABN: 125420S/0382019W, ALTN FLG W G EV 10 SEC / HN IMC IBN: Nil
2 Localização LDI e LGT - Localização do Anemômetro LGT	WDI: 12° 54' 41" S / 038° 20' 00" W LDI: Nil 1º Anemômetro de concha do lado direito, a 430M da THR 10 e a 100M do eixo das RWY 10/28. 2º Anemômetro de concha (de emergência) do lado direito a 441M da THR 10 e a 100M do eixo das RWY 10/28. 3º Anemômetro de concha do lado esquerdo, a 335M da THR 28 e a 90M do eixo das RWY 10/28.
3 Luzes Laterais e de Eixo de TWY	Lateral: Em todas as TWY Eixo: Não há
4 Fonte Auxiliar de Energia – Tempo de Comutação	Sim 10 SEC
5 Observações	---

1 Coordenadas TLOF ou os Limites de cada FATO – Ondulação Geoidal
2 Elevação de TLOF ou FATO (m/ft)
3 Dimensões, Superfície, Resistência, Sinais de Áreas TLOF e FATO
4 Marcação Verdadeira da FATO
5 Distâncias Declaradas Disponíveis
6 Luzes Aproximação e da FATO
7 Observações

Não há





**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA DE POLÍTICA REGULATÓRIA DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS**

TERMO DE JUNTADA POR ANEXAÇÃO

Aos vinte e oito dias do mês de outubro do ano de dois mil e quinze, neste Departamento de Outorgas, faço juntada aos autos cópia da Portaria nº 120/GM-5, de 03 de dezembro de 1973, e cópia do Termo de Transferência e Recebimento de Imóveis do II Comando Aéreo Regional – COMAR/MAer para Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, de 09 de dezembro de 1981.

Para constar, lavrei o presente Termo.

ÂNGELA AKEMI GOTO NAKAHORI
Departamento de Outorgas
SPR/SAC-PR



10

Portaria n.º 120/GM-5 de 03 de dezembro de 1973

Transfere à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a jurisdição técnica, administrativa e operacional dos Aeroportos de Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Curitiba, Florianópolis, Foz do Iguaçu, Fortaleza, Goiânia, Joinville, Porto Alegre, Recife e Salvador.

O Ministro de Estado da Aeronáutica, usando das atribuições que lhe confere o artigo 64, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, e considerando o artigo 2º e seu parágrafo 2º, da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972,

R E S O L V E:

Art. 1º - Transferir para a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, a jurisdição técnica, administrativa e operacional dos seguintes Aeroportos:

- 
- 1 - Val de Cans (Belém); ✓
 - 2 - Pampulha (Belo Horizonte); ✓
 - 3 - Carlos Prates (Belo Horizonte); ✓
 - 4 - Boa Vista (Boa Vista);
 - 5 - Afonso Pena (Curitiba)
 - 6 - Hercílio Luz (Florianópolis);
 - 7 - Foz do Iguaçu (Foz do Iguaçu);
 - 8 - Pinto Martins (Fortaleza);
 - 9 - Santa Genoveva (Goiânia);
 - 10 - Joinville (Joinville);
 - 11 - Salgado Filho (Porto Alegre);
 - 12 - Guararapes (Recife);
 - 13 - Dois de Julho (Salvador).

00037



§ 1º - A transferência de jurisdição terá lugar no dia 7 de janeiro de 1974, para todos os Aeroportos, e será efetivada, em cada Aeroporto, mediante Termo de Transferência de Jurisdição, transcrito em Livro próprio, e assinado pelo representante do Comando Aéreo Regional ao qual esteja subordinado o Aeroporto e pelo representante da INFRAERO.

§ 2º - Em cada Aeroporto, a jurisdição da INFRAERO se exercerá sobre toda a Área do Aeroporto, entendendo-se como tal a área civil delimitada nos respectivos Plano de Zoneamento e Memorial Descritivo, aprovados por Portaria do Ministro da Aeronáutica.

Art. 2º - Os bens móveis e imóveis, as instalações e os equipamentos pertencentes à União, localizados nas áreas sob a jurisdição da INFRAERO, ficarão sob a responsabilidade e guarda da Empresa, com exceção dos que estejam sob a guarda, ou carga, dos Serviços Federais que operam nos Aeroportos, a saber:

- a - Serviços de Proteção ao Voo, Serviços de Controle e Fiscalização da Aviação Civil e Serviços Operacionais de Unidades Aéreas, do Ministério da Aeronáutica; e
- b - Serviços de Fiscalização Alfandegária, de Saúde Pública, de Imigração, de Polícia e de Defesa Sanitária, Vegetal e Animal, respectivamente, dos Ministérios da Fazenda, Saúde, Justiça e Agricultura.

§ 1º - Os bens móveis e imóveis, as instalações e os equipamentos referidos neste artigo, serão arrolados dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data referida no parágrafo 1º, do artigo 1º, e transferidos para o controle e carga da Empresa, mediante Termos de Entrega e Recebimento.

§ 2º - Os Órgãos detentores da carga farão entendimentos com a INFRAERO no sentido de preparar o arrolamento e os Termos de Entrega e Recebimento de que trata o parágrafo anterior.



§ 3º - Os casos omissos e duvidosos serão resolvidos através de entendimentos entre a INFRAERO e a Parte interessada e, em última instância, pelo Ministro da Aeronáutica.

Art. 3º - A INFRAERO fixará a estrutura orgânica da Administração de cada Aeroporto, regulará o seu funcionamento, designará o Administrador e definirá suas responsabilidades e competência.

Parágrafo único - O representante do Comando Aéreo Regional que assinar o Termo de Transferência de Jurisdição de que trata o § 1º do artigo 1º, dará posse, na mesma ocasião, ao Administrador do Aeroporto designado pela INFRAERO, lavrando-se o respectivo Termo de Posse em Livro próprio do Aeroporto.

Art. 4º - Os Serviços do Ministério da Aeronáutica e os Serviços dos outros Ministérios, referidos nas alíneas a e b, do artigo 2º, continuarão sob a direção técnica e administrativa dos Órgãos competentes dos respectivos Ministérios, mas ficarão sujeitos, em cada Aeroporto, à coordenação do Administrador do Aeroporto, com vistas à adoção e implantação de medidas que visem:

- a - a segurança geral no Aeroporto,
- b - o desimpedido movimento de aeronaves no solo e seu rápido desembarque para o voo;
- c - o rápido desembarque dos passageiros e suas bagagens com o mínimo de inconvenientes para os passageiros;
- d - o controlado manuseio da carga aérea em movimento e armazenada;
- e - a proteção e o conforto de todos que se utilizam do Aeroporto;
- f - a preservação da ordem, da disciplina e da boa apresentação do Aeroporto.



Art. 5º - Os Serviços operados em ca da Aeroporto, por Empresas, Órgãos ou pessoas que utilizam aeronaves para transporte aéreo ou outros fins, bem como os que explo - ram atividades de apoio às aeronaves, continuarão sob a direção e controle, respectivos, mas ficarão sujeitos à supervisão e coorde - nação do Administrador do Aeroporto, para os fins descritos nas alíneas a à f, do artigo anterior.

Art. 6º - Os servidores civis do Ministério da Aeronáutica, atualmente servindo à Administração dos Aeroportos relacionados no artigo 1º, permanecerão no exercício de suas funções e continuarão a ter seus vencimentos pagos pela respectivas Unidades Administrativas.

Parágrafo único. - A INFRAERO, no de - curso do prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de absorção dos Aeroportos, proporá ao Comando Geral do Pessoal da Aeronáutica, as medidas necessárias para regularizar a situação dos servidores civis; os que queiram continuar servindo à Adminis - tração dos Aeroportos, poderão ser contratados pela Empresa ou postos à sua disposição, de acordo com a legislação vigente; os que não forem aproveitados nos serviços da INFRAERO terão o desti - no que for determinado pelo Comando Geral do Pessoal da Aeronáuti - ca.

Art. 7º - Os militares e os servido - res civis dos Serviços a que se refere a alínea a do artigo 2º, continuarão subordinados técnica, administrativa e disciplinarmente aos seus respectivos Diretores, Chefes ou Comandantes, mas aca - tarão as decisões e providências que forem tomadas pelos Adminis - tradores dos Aeroportos, para a consecução dos objetivos enumera - dos nas alíneas a à f, do artigo 4º.

Art. 8º - A INFRAERO, diretamente ou através do Administrador de cada Aeroporto, manterá entendimentos com os Órgãos do Ministério da Aeronáutica sediados na mesma loca - lidade, visando a coordenação de planos, critérios e providências, para resolver problemas de interesse comum, particularmente, os



relacionados com a segurança do Aeroporto, com a utilização do Aeroporto por aeronaves militares e com o comportamento do pessoal militar que trabalha no Aeroporto.

Art. 9º - A partir da data fixada no parágrafo 1º, do artigo 1º, a INFRAERO assumirá os direitos e responsabilidades que cabem ao Ministério da Aeronáutica em decorrência de contratos e convênios vigentes, relativos à execução e exploração de atividades de qualquer natureza nas Áreas dos Aeroportos, com exceção dos que decorram de contratos de obras iniciadas; tais obras e os respectivos contratos continuarão sob a responsabilidade do Ministério da Aeronáutica até a sua total conclusão.

§ 1º - Os Órgãos do Ministério da Aeronáutica, responsáveis pela fiscalização ou execução de obras nos Aeroportos considerados, poderão transferir suas responsabilidades para a INFRAERO, mediante celebração de convênio com a Empresa.

§ 2º - Os Órgãos do Ministério da Aeronáutica, responsáveis pela fiscalização ou execução de obras nos Aeroportos considerados, estabelecerão entendimentos com os respectivos Administradores, no sentido de coordenar medidas para evitar inconvenientes à operação dos Aeroportos e ao conforto dos passageiros e do público em geral.

§ 3º - O Ministério da Aeronáutica responderá por todas as obrigações financeiras empenhadas, ou autorizadas, pelas Administrações dos Aeroportos, anteriormente à data fixada no parágrafo 1º, do artigo 1º.

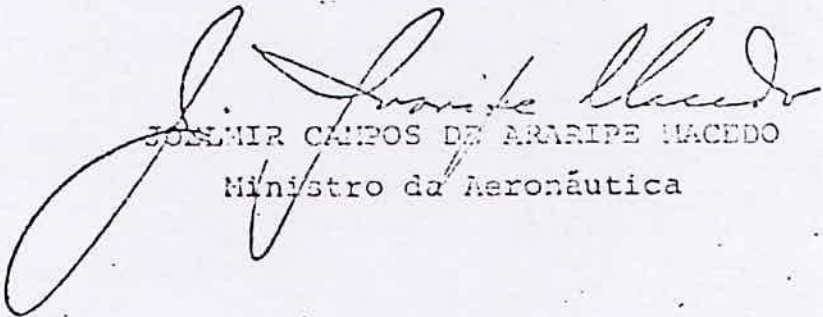
Art. 10 - A INFRAERO observará e fará observar, no tocante à operação dos Aeroportos considerados, padrões técnicos e de operação nunca inferiores aos que forem adotados pelo Ministério da Aeronáutica, para a operação dos Aeroportos sob sua jurisdição.



Art. 11 - Os Próprios Nacionais residenciais, do Ministério da Aeronáutica, atualmente ocupados por funcionários civis ou pessoal contratado, lotados nos Aeroportos considerados, continuarão com a atual destinação e nas mesmas condições de ocupação, até ulterior deliberação.

Art. 12 - A Comissão de Coordenação da Administração do Aeroporto Internacional Salgado Filho (Porto Alegre), e a Comissão de Coordenação da Administração do Aeroporto Dois de Julho (Salvador), criadas, respectivamente, pelas Portarias 47/GM-5, de 09 de junho de 1972 e 102/GM-5, de 27 de novembro de 1972, ficarão automaticamente dissolvidas, a partir 7 de janeiro de 1974, quando serão ativadas as novas estruturas administrativas daqueles Aeroportos.

Art. 13 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Portarias 47/GM-5, de 09 de junho de 1972 e 102/GM-5, de 27 de novembro de 1972.


JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO
Ministro da Aeronáutica



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
COMANDO GERAL DO AR
SEGUNDO COMANDO AÉREC REGIONAL

TERMO DE TRANSFERÊNCIA E RECEBIMENTO DE IMÓVEIS

Aos 09 dias do mês de Setembro de 1981, a Comissão do Segundo Comando Aéreo Regional, designada pela Portaria nº 15/SRENG-2, de 31 de agosto de 1981, publicada no Boletim Ostensivo nº 158, de 04 de setembro de 1981, do II COMAR, constituída pelo Ten Eng HERCULANO TEIXEIRA DE SIQUEIRA, Presidente, Maj Int WALDYR FERREIRA MAXIMIANO, Membro, Eng NS-916.7-FERNANDO TENORIO AOUN, Membro, e a Comissão da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, designada pelo Ato Administrativo nº 284/81, de 14 de setembro de 1981, constituída pelos Srs. CARLOS ROBERTO REIS REBOUÇAS, Administrador do SBSV, SÉRGIO SIDNEI SARTINI, Administrador lotado na SA/3, e WALQUIR SEDA, Gerente de Operações e Manutenção do SBSV, sob a presidência do primeiro, reuniram-se no Aeroporto Internacional Dois de Julho, Salvador-BA, para efetivarem, a primeira, a entrega, e, a segunda, o recebimento, da área civil do citado Aeroporto e dos bens imóveis e instalações nela existentes, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do Art. 2º da Portaria nº 120/GM-5, de 03 de dezembro de 1973, bens esses cadastrados e avaliados em abril de 1981, descritos a seguir:

1) TERRENO:

Área sob a guarda e responsabilidade da
INFRAERO: 5.809.980,89m², conforme laudo de avaliação anexo a este termo....G\$

3.253.589.298,40

A transpotar.....3.253.589.298,40



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

- 2 -

Transporte..... 3.253.589.298,40

2) BENFEITORIAS (Conforme Laudo de Avaliação)

a) Edificações sob a guarda e responsabilidade da INFRAERO:

a.1) Terminal de Passageiros.....	G\$ 194.472.006,12 ✓	
a.2) Marquise.....	G\$ 11.093.606,40	
a.3) Manutenção INFRAERO.....	G\$ 524.701,40	
a.4) Almoxarifado e vestiário....	G\$ 949.230,90	
a.5) Garagem	G\$ 456.543,20	
a.6) Terminal de Carga.....	G\$ 13.059.229,80	
a.7) Caixa D'água.....	G\$ 3.474.686,98	
a.8) Casa de Força - INFRAERO....	G\$ 2.232.598,62	
a.9) Sala de dejetos.....	G\$ 389.790,00	
a.10) Incinerador.....	G\$ 1.076.791,80	
a.11) Prédio Farmácia.....	G\$ 1.175.958,00 ✓	
a.12) Guarita (Restaurante)	G\$ 61.341,60	228.966.484,32

b) Edificações de Terceiros

b.1) Escritório Petrobrás.....	G\$ 1.935.890,44 ✓	
b.2) Depósito Petrobrás.....	G\$ 527.934,20 ✓	
b.3) Escritório Shell.....	G\$ 1.857.333,40 ✓	
b.4) KF-PALHETA/SHELL/PETROBRÁS..	G\$ 1.114.195,50 ✓	
b.5) Comissaria Palheta.....	G\$ 14.019.069,44 ✓	
b.6) COMTAS-COOP TÁXI.....	G\$ 731.433,60 ✓	
b.7) Prédio dos Correios.....	G\$ 6.820.842,00 ✓	
b.8) Escritório SATA.....	G\$ 2.376.600,00	
b.9) Oficina VARIG.....	G\$ 1.091.980,89 ✓	
b.10) Carga TRANSBRASIL.....	G\$ 1.333.100,16 ✓	
b.11) Manutenção/CARGA/VASP.....	G\$ 5.584.914,72	Resolvido
b.12) Carga -VARIG/CRUZEIRO.....	G\$ 5.229.137,55	
b.13) Comissaria VARIG.....	G\$ 2.426.112,00	
b.14) Manutenção VARIG.....	G\$ 2.402.784,00 ✓	47.451.327,90

A Transportar..... 3.530.007.111,12



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Transporte.....3.530.007.111,12

a.15) Escritório/Posto Gasolina SHELL..G\$	3.025.397,92	
a.16) Hangar BATA.....G\$	12.209.708,16	
a.17) Hangar ARATU.....G\$	7.189.600,00	
a.18) Barraca Turismo.....G\$	81.144,00	
a.19) Abrigo Ponto/Ônibus.....G\$	588.107,52	
a.20) Guarita 1 Estacionamento.....G\$	137.068,80	
a.21) Guarita 2 Estacionamento.....G\$	39.494,40	23.270.520,80

c) Área de Movimentação de Aeronaves

c.1) Pista de Pouso e Decolagem.....G\$	17.848.740,00	
c.2) Pista de Rolamento.....G\$	84.742.000,00	
c.3) Pátio de Estacionamento.....G\$	191.925.960,00	
c.4) Pátio de Pequenas Aeronaves.....G\$	15.269.000,00	
c.5) Drenagem.....G\$	1.280.000,00	
c.6) Iluminação do Pátio.....G\$	400.000,00	
c.7) Balizamento Noturno.....G\$	1.552.000,00	613.017.700,00

d) Urbanização

d.1) Estacionamento de Veículos.....G\$	18.144.000,00	
d.2) Áreas Internas.....G\$	25.226.000,00	43.370.000,00

TOTAL G\$4.209.665.331,92

A Comissão do Segundo Comando Aéreo Regional, tendo em vista o consubstanciado na Portaria retrocitada, procedeu a entrega à Comissão da INFRAERO dos imóveis discriminados neste Termo. A Comissão da INFRAERO, depois de tudo devidamente conferir, deu

[Handwritten signatures and initials]



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

- 4 -

como recebido os bens imóveis objeto deste Termo, que passam doravante à guarda e responsabilidade da citada Empresa. Para constar e de tudo ficar memória, na forma da lei, foi lavrado este instrumento que, lido e achado conforme, vai assinado por todos os membros de ambas as Comissões.

COMISSÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

COMISSÃO

DA

INFRAERO

Ten Eng HERCULANO TEIXEIRA DE SIQUEIRA

Presidente

CARLOS ROBERTO REIS REBOUÇAS

Presidente

Maj Int WALDYR FERREIRA MAXIMIANO

Membro

SÉRGIO SIDNEI SARTINI

Membro

Eng NS-916.7 FERNANDO TENORIO AOUN

Membro

WALQUIR SEDA

Membro



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil
Departamento de Outorgas

Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR

Do: Departamento de Outorgas.

Para: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Assunto: **Solicitação do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador – BA e Lauro de Freitas - BA.**

Processo nº 00055.002038/2015-76, de 16 de setembro de 2015.

Referência: Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015 (fl. 01).

Data: 29 de outubro de 2015.

1. Introdução e histórico

A presente Nota Técnica busca analisar o pleito do Estado da Bahia, conforme informação constante no Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015 (fl. 01), por intermédio do qual referido Estado encaminha a esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR, solicitação de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador – BA e Lauro de Freitas – BA.

Como se depreende da documentação anexada ao supracitado ofício (fls. 04-17), tal solicitação tem por escopo a liberação de uma área de 146.262,33 m², integrante do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), com vistas à implantação de um projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, cujo intuito finalístico é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas – BA, aí incluído o referido aeroporto.

Segundo informado pelo Estado da Bahia, trata-se de um projeto que conta com recursos públicos federais oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, gerido pela Caixa Econômica Federal, e 5% de contrapartida do Estado, totalizando um montante de aproximadamente R\$ 188,4 milhões em investimentos.



Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Nota-se que semelhante solicitação foi encaminhada anteriormente à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, em 2 de abril de 2014, por intermédio do Ofício nº 133/2015/DIHAB (fl. 04) e também à Superintendência do Patrimônio da União no Estado da Bahia – SPU/BA, conforme Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF, de 18 de março de 2015 (fl. 05).

Não consta na documentação encaminhada a resposta da SPU/BA. A Infraero, por sua vez, após analisar tal pretensão, posicionou-se de forma contrária, conforme Ofício nº 542/SBSV/2015, de 13 de maio de 2015 (fl. 02), colocando dentre os argumentos levantados para sustentar tal indeferimento, a elaboração de um Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – EVTE (fls. 24-48) para implantação de um Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e atividades correlatas na área solicitada.

Ao considerar que o imóvel pleiteado é de propriedade da União e integra a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), bem como que se trata de aeroporto incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND por meio do Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015¹, cujo objetivo é a concessão de sua exploração à iniciativa privada, este Departamento de Outorgas – DEOUT, por intermédio do Despacho nº 203/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 1º de outubro de 2015 (fl. 49), remeteu os autos para manifestação do Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, para conhecimento e a fim de que fossem verificados os impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão.

Por meio da Nota Técnica nº 16/DERC/SPR/SAC-PR, de 20 de outubro de 2015 (fls. 50-54), o DERC, após expor o arcabouço legal e institucional da concessão da infraestrutura aeroportuária, mencionar a inclusão do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV) no Programa Nacional de Desestatização – PND e proceder à análise dos impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão, concluiu que, embora a área pleiteada pudesse ser utilizada para exploração comercial, como previsto pela Infraero, e assim pudesse agregar valor à concessão, não existe previsão de uso aeronáutico dessa mesma área, e considerando ainda que o projeto estadual proposto é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto em estudo, não viu óbices ao atendimento do pleito.

Assim, esta Nota Técnica analisará a solicitação do Estado da Bahia, o aeroporto em questão e sua atual situação patrimonial, bem como a possibilidade de anuência desta SAC-PR para as intervenções pretendidas pelo referido ente estadual.

2. Do Projeto Estadual de macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga

Os detalhes resumidos do Projeto Estadual de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga foram informados pelo Estado da Bahia na Nota Técnica Específica anexa ao Ofício RG/DF nº 0070/2015 (fls. 06-08), elaborada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – CONDER em março de 2015, cujo objeto é “*RDC - Contratação Integrada para elaboração de projetos básico e executivo, execução de obras de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no rio Ipitanga e afluentes, nos municípios de Lauro de Freitas/Salvador – BA*”.

Dito projeto subdivide-se em:

a) Implantação de seis reservatórios de amortecimento (bacias de retenção), sendo eles:

- Bacia de Retenção 1 (RA-1) – localizado no Rio Ipitanga, próximo a Barragem Ipitanga I;

¹ Acesso em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8517.htm>



- Bacia de Detenção 2 (RA-2) – localizado no Rio Ipitanga, 07 km a jusante do reservatório anterior;
 - Bacia de Detenção 3 (RA-3) – localizado no Rio Ipitanga a montante das adutoras na primeira ponte da Estrada do Coco;
 - Bacia de Detenção 4 (RA-4) – localizado no Rio Ipitanga, 2,5 km jusante do reservatório anterior;
 - Bacia de Detenção 5 (RA-5) – localizado no Rio Itinga ou Areia, aproximadamente 1,8 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
 - Bacia de Detenção 6 (RA-6) – localizado no Rio Caji-Picuaia, aproximadamente 1,0 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
 - Aumento da macrorrugosidade do Rio Ipitanga.
- b) Aumento da capacidade de escoamento da calha do Rio Ipitanga:
- Ampliação da seção desse Rio através do desassoreamento do trecho entre a segunda ponte da Estrada do Coco e sua foz no Rio Joanes;
 - implantação de quatro bueiros tipo *tunnel liner* (método não destrutivo) com diâmetro de 2,20 m na segunda ponte da Estrada do Coco;
- c) Implantação de parques isolados e parque linear:
- Parque Sítio das Palmeiras (RA-1); Parque Beira Rio (RA-2); Parque Rosa dos Ventos (RA-3); Parque Alameda dos Ingazeiros (RA-4); Parque da Mata (RA-5); Parque das Águas (RA-6) e Parque Linear do Rio Ipitanga.
- d) Implantação de canais de macrodrenagem:
- além da intervenção requerida no Rio Ipitanga – corpo receptor e linha de escape da drenagem de Lauro de Freitas – afigura-se necessário executar outras obras. Trata-se de uma série de pequenos canais que recebem a micro drenagem e encaminham a descarga correspondente para o Rio Ipitanga. Esses canais se desenvolvem no interior do perímetro urbano quase sempre paralelo ao sistema viário, cruzando as vias transversais que delimitam as quadras. Nessas passagens receberão laje de tampa para permitir a circulação. Essa disposição de modo geral é favorável à manutenção, principalmente à limpeza.

Segundo informado na Nota Técnica Específica (fls. 06-08), a população a ser beneficiada com as obras é de cerca de 157.000 habitantes, equivalente a 47.575 famílias. O investimentos previstos totalizam R\$ 188.382.187,50, oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, gerido pela Caixa Econômica Federal, e 5% de contrapartida sob responsabilidade do Estado da Bahia.

A supracitada Nota coloca ainda que se trata de serviços já contratados pela CONDER - Contrato CONDER nº 102/14 – Publicado no D.O.E. em 29/08/2014, com prazo de execução de 24 meses e emissão de Ordem de Serviço em 27/10/2014, com status de Contrato Ativo/Em execução.



Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Para viabilizar a implantação do projeto em estudo, o Estado da Bahia promoveu a desapropriação de áreas, conforme Decreto nº 115.114, de 14 de maio de 2014 (fl. 65), o qual declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras medindo 135.775,55 m², 59.092,54 m², 146.262,33 m² e 92.077,87 m², a fim de que sejam destinadas à construção de Reservatórios de Amortecimentos, no âmbito do projeto de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no Rio Ipitanga e afluentes e no Rio Joanes.

Nota-se que se trata de projeto de relevante interesse social, o qual, segundo informado, garantirá a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas - BA, incluindo a proteção do aeroporto. Tal relevância, inclusive, foi reconhecida pela União ao incluir a obra no PAC e direcionar recursos federais para tanto, caracterizando assim a desejada colaboração entre os entes federativos para o atingimento de uma finalidade pública específica.

3. Do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) e da área solicitada pelo Estado da Bahia

O Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) foi homologado e aberto ao tráfego aéreo civil por meio da Portaria DAC nº 186, de 23 de agosto de 1962 (fl. 67v), a qual foi recentemente alterada e renovada pela Portaria ANAC nº 1.258/SIA, de 3 de junho de 2014 (fls. 69-71).

Até 1973 era administrado diretamente pelo Comando da Aeronáutica (COMAER), por meio do Departamento de Aviação Civil – DAC, e passou a ser administrado pela Infraero em 1974, por meio da Portaria nº 120/GM-5, de 03 de dezembro de 1973 (fls. 73-75v). Formalmente, a Infraero recebeu, por meio de Termo de Transferência e Recebimento de Imóveis celebrado em 9 de dezembro de 1981 (fls. 76-77v), do 2º Comando Aéreo Regional (II COMAR) os bens imóveis, benfeitorias e instalações do referido aeroporto.

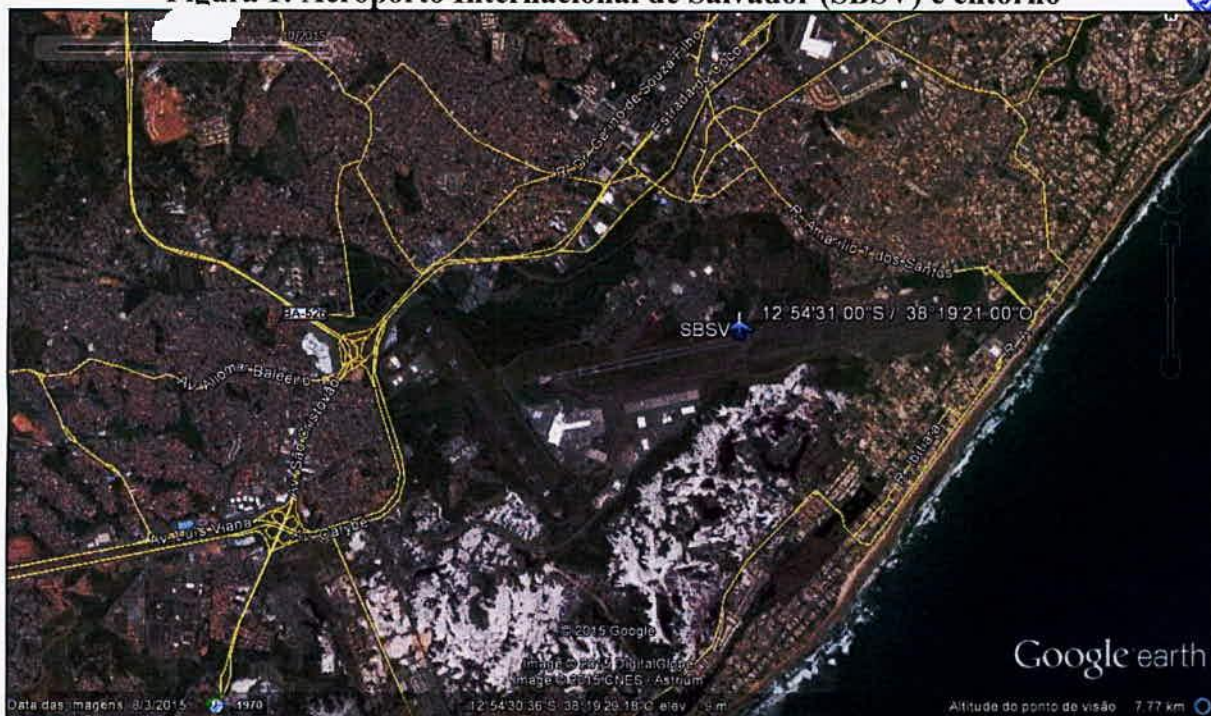
Conforme a lista de Aeródromos Públicos, mantida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC², e a Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas - ROTAER³, as coordenadas geográficas do aeródromo em tela são 12° 54' 31"S / 038° 19' 21" W. Os dados técnicos atualizados para as duas pistas que servem a este aeroporto são: ambas em asfalto, a primeira com orientação 10/28 e dimensões de 3.003x45 m e a segunda com orientação 17/35 e dimensões 1.518x45m.

O Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV) está situado numa área de aproximadamente 6,93 milhões de metros quadrados, entre dunas e vegetação nativa e a cerca de 20 km do centro da cidade.

2 ANAC, Lista de Aeródromos Públicos: <www.anac.gov.br>, acesso em 26/08/2015.

3 ROTAER, 23 de julho de 2015, p. 3-S-2.

Figura 1: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) e entorno



Fonte: Aplicativo Gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015. Acesso em 28/10/2015.

Figura 2: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Aplicativo Gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015. Acesso em 28/10/2015.

sh.

[Signature]



Figura 3: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Infraero⁴

De acordo com a Minuta do último Plano Diretor do aeroporto em questão⁵, apresentada pela Infraero, a situação patrimonial atual do sítio aeroportuário pode ser resumida de acordo com a tabela a seguir:

Tabela 1: Situação Patrimonial do Sítio Aeroportuário

ÁREA PATRIMONIAL (m ²)	
Área total do Aeroporto: 6.933,616,74	Área Regularizada: 6.933,616,74
Área em legalização: -	Área em expansão (*): 3.800.824,00
Área civil: 4.811.200,82	Área militar: 2.122.415,92

(*) A parcela correspondente a 2.550.134,34 m² é declarada como de Utilidade Pública, por meio do Decreto Estadual nº 11.591, de 19 de junho de 2009, sendo que, desta parcela, 437.811,20 m² estão sobrepostos a outras áreas pertencentes ao Município e declaradas como de Utilidade Pública, por meio do Decreto Municipal nº 19.093, de 27 de novembro de 2008. Os 812.878,46 m² restantes pertencem à CONDER.

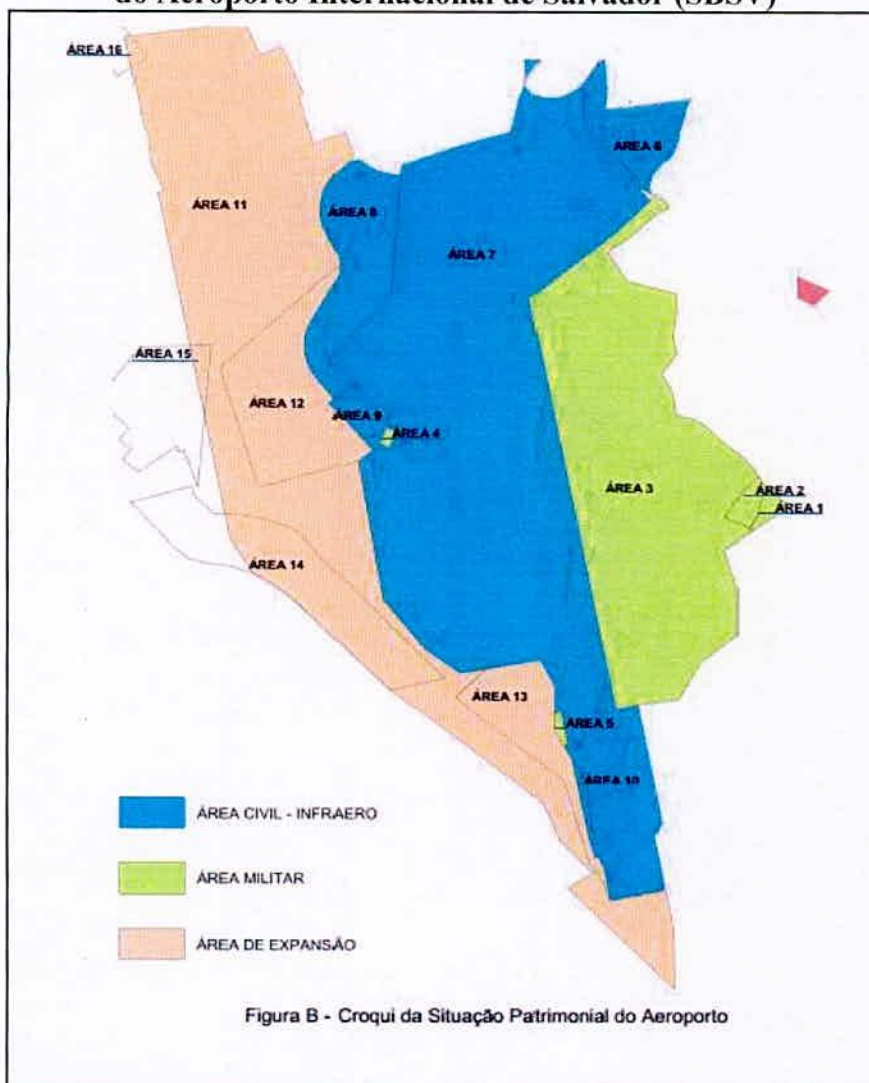
As áreas regularizadas e as áreas utilizadas para a expansão do aeroporto podem ser visualizadas na figura a seguir:

⁴ Infraero: Aeroporto Internacional de Salvador <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/bahia/aeroporto-internacional-de-salvador.html>>. Acesso em 28/10/2015

⁵ Infraero: Minuta do Relatório Síntese do Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Salvador – BA. PDir – SBSV. Abril de 2014. Revisão 1 – Outubro de 2014



Figura 4: Croqui da Situação Patrimonial do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Minuta de Plano Diretor - PDIR SBSV – Revisão 1 – Out/2014.

A situação patrimonial das áreas delimitadas na figura acima encontram-se especificadas na Tabela 2, a seguir:

Tabela 2: Áreas regularizadas e de expansão

DESCRIÇÃO	ÁREA (m²)	OBSERVAÇÕES
Militar	Área 1	20.518,68
	Área 2	34.823,63
	Área 3	2.051.432,23
	Área 4	6.272,67
	Área 5	9.368,70

Área ocupada pelo Município de Lauro de Freitas, autorizada a cessão de uso pelo Comandante da Aeronáutica através do despacho nº 024/GM4/183 de 23/03/98 do Gabinete do Ministro, processo nº 20-13/0501/95

Área ocupada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social de Lauro de Freitas/Escola Cadetes Mirins – em processo de cessão

-

DTCEA-SV/TWR – Parte de área pertencente ao TOMBO BA.001-001

Radar TA-10



Civil/Infraero	Área 6	4.310.524,88	-
	Área 7		
	Área 8	416.262,41	Área de posse da Infraero, em processo de desapropriação pelo Estado da Bahia, Decreto nº 9.119 de 21/06/2004, a ser cedida à União (COMAER).
	Área 9	62.922,86	Área a ser doada pela CONDER à Infraero, conforme escritura de doação nº 22.612, LV R-1 do Registro Geral de Imóveis do VII Ofício – SV, de 26 de abril de 2005.
	Área 10	21.490,67	Parte de área da CONDER de posse da Infraero, em processo de desapropriação, Decreto nº 7.616 de 23 de julho de 1999.
Expansão	Área 11	2.550.134,34	Área decretada como de Utilidade Pública pelo Estado da Bahia – Decreto nº 11.591 de 19/06/2009.
	Área 12	812.878,46	Pertencente à CONDER
	Área 13		
	Área 14	401.148,08	Áreas decretadas como de Utilidade Pública e sobrepostas aos decretos: Estadual nº 11.591 de 19/06/2009 e Municipal nº 19.093 de 27/11/2008.
	Área 15	25.391,10	
	Área 16	11.272,02	
Área total Militar			2.122.415,92 m²
Área total Civil / Infraero			4.811.200,82 m²
Área total de Expansão			23.800.824,00 m²

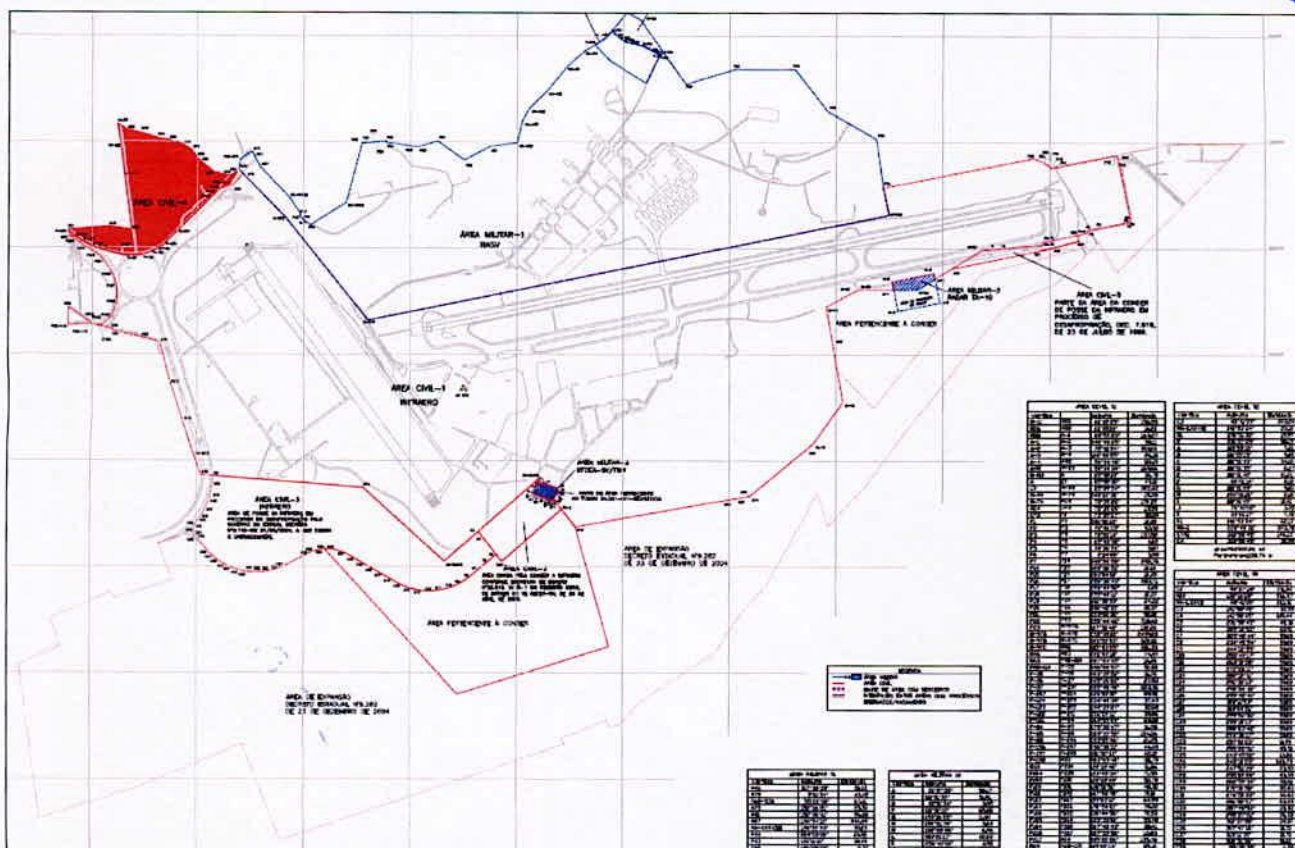
Fonte: Minuta de Plano Diretor - PDIR SBSV – Revisão 1 – Out/2014 (fls. 57-60).

Em pesquisa eletrônica realizada⁶ por este Departamento, foi identificado ainda o Decreto Estadual nº 9.282, de 23 de dezembro de 2004 (fls. 61/62v), o qual tem por objeto a declaração de utilidade pública de uma área de 3.423.155,89 m², destinada à execução de obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), conforme Plano Diretor elaborado pela Infraero em Convênio com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER).

A área pleiteada pelo Estado da Bahia corresponde a parte da área 6 da Tabela 2 e da Figura 4 acima. Referida área encontra-se, portanto, na parte civil do sítio aeroportuário e integra a Área Civil 4 do zoneamento civil/militar vigente do aeroporto, aprovado pela Portaria EMAER nº 38/4SC2, de 09 de julho de 2008 (fl. 22), que tem como anexo a Planta 67220/F2E542/07CO/BA.001 (fl. 23). A imagem abaixo apresenta o atual zoneamento civil/militar do aeroporto, com destaque para a Área Civil 4, que possui 210.216,24 m²:

⁶ Acesso em: <<http://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/77322/decreto-9282-04>> Em 28/10/2015.

Figura 5: Planta - Zoneamento Civil Militar vigente (SBSV) com Área Civil 4 em destaque



Fonte: Recorte adaptado da Planta COMAER nº 67220/F2E542/ /07CO/BA.001.

A próxima figura retrata a exata localização da área objeto do pleito estadual no sítio aeroportuário, com destaque em azul:

Figura 6: Identificação da área pleiteada pelo Estado da Bahia



Fonte: aplicativo gratuito Google Earth.

Nota-se que o sítio aeroportuário é cortado pela Rodovia Estadual BA 099, a qual separa a Área Civil 4 da Área Civil 1 do aeroporto.

A figura abaixo, além de mostrar com maior aproximação a citada BA 099 no trecho que corta o sítio aeroportuário, apresenta a totalidade da Área Civil 4, de 210.216,24 m² (em vermelho), bem como a área pleiteada pelo Estado da Bahia, de 146.262,33 m² (em recorte azul).

Figura 7: Parte da Área Civil 4 pleiteada pelo Estado da Bahia



Fonte: Aplicativo gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015.

O projeto estadual de macrodrenagem ora tratado prevê a utilização da área acima para a implantação do Reservatório de Amortecimento 3 – RA-3, chamado de Parque Rosa dos Ventos, como informado na Nota Técnica nº 08/2015, da Casa Civil do Estado da Bahia (fls. 55/56) e Nota Técnica Específica da CONDER (06/08). A imagem abaixo apresenta o projeto estadual em questão, com destaque para a área federal pleiteada:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Rubrica

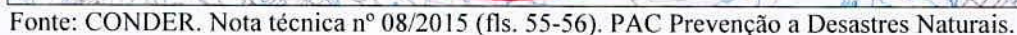
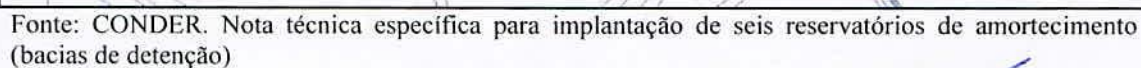


Figura 9: Área proposta para o Reservatório de Amortecimento 3 – RA-3





Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

É de se notar a relevância e amplitude do projeto estadual aqui tratado, cuja demonstração de importância fora reconhecida, também pela União, ao incluí-lo no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Não mais importante, entretanto, é considerar a necessidade de expansão do sítio aeroportuário para o pleno atendimento da demanda atual e futura e, a partir daí, verificar a compatibilidade de ambas políticas públicas envolvidas no presente caso.

O Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, em sua Nota Técnica às fls. 50/54, após analisar os impactos da retirada da área pleiteada do objeto da concessão, concluiu que, em que pese a possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, não existe previsão de sua utilização aeronáutica, bem como que o projeto estadual é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto, não se opondo à liberação da área solicitada.

Vale também destacar os esforços empreendidos pelo Estado da Bahia na cooperação com a União para a expansão do aeroporto em estudo, por meio de processos de desapropriação de significativas áreas, como já informado no decorrer desta Nota.

Por tais motivos, merece especial atenção o pleito ora formulado, eis que, verificada a compatibilidade das políticas públicas aqui envolvidas e a reciprocidade cooperacional dos entes federativos para o atingimento de finalidades públicas, o ganho social daí advindo justifica, de forma incontroversa, a escolha a ser tomada pelo gestor público.

4. Conclusão

Feitas as considerações acima e levando em conta que:

- a) o projeto estadual em questão é de relevante interesse social e conta com a participação dos entes federativos municipal, estadual e federal para a sua execução, tendo a União reconhecido tal relevância com a sua aprovação e inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC;
- b) que o Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) foi incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND e será objeto de concessão de sua exploração à iniciativa privada, motivo pelo qual, o projeto de exploração da aludida área pela Infraero mostra-se prejudicado;
- c) que o Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, após analisar os impactos da retirada da área pleiteada do objeto da concessão, concluiu que, em que pese a possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, não existe previsão de sua utilização aeronáutica, bem como que o projeto estadual é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto, não se opondo à liberação da área solicitada;
- d) que o Estado da Bahia, em colaboração com a União, vem desapropriando áreas para obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), conforme informações constantes no item 3 desta Nota e decretos expropriatórios juntados aos autos (fls. 61/64v);
- e) que é de interesse da União a viabilização de obras estaduais e municipais de interesse social que tenham por finalidade a mitigação de desastres, promovendo a segurança contra inundações e outros transtornos causados por ações da natureza;



f) que, segundo informado pelo Estado da Bahia, a execução das obras previstas em projeto de macrodrenagem diminui a possibilidade de inundação de áreas integrantes do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV);

g) que a área pleiteada pelo Estado da Bahia integra a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), cabendo à SAC-PR a definição de sua destinação;

este Departamento nada tem a opor ao atendimento do pleito estadual em questão, cabendo ao Exmo. Sr. Ministro desta Pasta a decisão de conveniência e oportunidade para tanto.

Ao considerar ainda que, caso seja atendido o pleito estadual em análise, caberá à Secretaria de Patrimônio da União – SPU, vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP, a transferência da área pleiteada ao Estado da Bahia, propõe-se a minuta de Aviso Ministerial em anexo, a fim de viabilizar os procedimentos de transferência da área em questão ao ente estadual.

Como se trata de demanda urgente do Estado da Bahia, tendo em vista a existência de contrato vigente e em execução para o projeto referenciado, propõe-se que a Infraero viabilize, com a prioridade requerida, a transferência da posse da área requerida ao Estado da Bahia até que seja definitivamente transferida pela SPU posteriormente.

Atualmente a Infraero detém a posse da área, por ser a operadora do aeroporto e em virtude de Termo de Transferência outrora firmado com o então Ministério da Aeronáutica – MAer (fls. 76/77v). Assim, entende-se como possível a celebração de um instrumento jurídico nesse sentido, cujas cláusulas, sugere-se que sejam definidas entre a Infraero e Estado da Bahia. E para tanto, propõe-se a minuta de ofício em anexo, a ser encaminhado, da Secretaria Executiva da SAC-PR para a Presidência da Infraero.

Sendo o que nos compete até o momento, submete-se a presente Nota Técnica e minutas de Aviso Ministerial e Ofício à apreciação do Senhor Diretor de Outorgas, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Brasília-DF, 29 de outubro de 2015.


ÂNGELA AKEMI GOTO NAKAHORI
Chefe de Divisão


JOHN WEBER ROCHA
Coordenador-Geral de Convênios

DEOUT/SPR

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à apreciação da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR.

Brasília-DF, 29 de outubro de 2015.


RONEI SAGGIARO GLANZMANN
Diretor de Outorgas

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Aviação Civil - SAC
Secretaria de Política Regulatória - SPR

RECEBEMOS
Em 03/11/2015 às 11:35

Por: Ramon
Ass: _____



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Secretaria-Executiva

SCS – Quadra 09 – Lote C – Edifício Parque Cidade Corporate – Torre C – 6º Andar
70.308-200 – Brasília-DF – Telefone: (61) 3311-7228

Ofício nº ____/2015/SE/SAC-PR

Brasília, ____ de ____ de ____.

Ao Senhor

ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE

Presidente da Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Estrada do Aeroporto, Setor de Concessionárias, Lote 5, Edifício Sede
71680-050 – Brasília-DF

Assunto: Transferência patrimonial de parte do imóvel da União em que se localiza o Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), localizado no Município de Salvador – BA.

Anexos: I – Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015;
II – Planta e memorial descritivo de parte da área do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV).

Senhor Presidente,

1. Na oportunidade em que o cumprimento cordialmente, participo a Vossa Excelência que esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR recebeu solicitação, oriunda do Estado da Bahia, de disponibilização de parte de um imóvel da União integrante do Aeroporto Internacional de Salvador – Luís Eduardo Magalhães (SBSV), a fim de que seja utilizado para viabilizar a integral execução do Projeto de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga, cujo intuito finalístico é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas do referido aeroporto.

2. Conforme Aviso Ministerial nº ____/2015, de ____ de ____ de 2015 (anexo), esta SAC-PR solicitou ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP, com prioridade, o início dos procedimentos tendentes à transferência, pela Secretaria do Patrimônio da União – SPU/Sede, do imóvel em questão ao Estado do Bahia para utilização no referido projeto, bem como informou que a mesma área será excluída do sítio aerôportuário no novo zoneamento civil/militar em fase de elaboração com o Comando da Aeronáutica – COMAER.

3. Nesse sentido, ao considerar a relevância e interesse social do aludido projeto estadual, bem como que se trata de aeroporto incluído no Programa Nacional de Desestatização - PND, e a fim de viabilizar, com a prioridade solicitada, a disponibilização provisória da posse da desse imóvel em favor do referido ente estadual até que ocorra a sua efetiva transferência patrimonial pela SPU/Sede, solicito que seja firmado, com o Estado da Bahia, instrumento

jurídico que possibilite a transferência imediata da posse do referido imóvel, devendo, para tanto, serem alinhadas com o Estado as cláusulas necessárias para o referido instrumento.

4. Sendo o que compete para o momento, renovo votos de estima e apreço, agradecendo desde já a atenção dispensada e coloco esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



GUILHERME WALDER MORA RAMALHO

Secretário Executivo da
Secretaria de Aviação Civil da
Presidência da República

MINUTA



Aviso n. /SAC-PR

Brasília, de novembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO
Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão

Assunto: **Transferência patrimonial de parte do imóvel da União em que se localiza o Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), localizado no Município de Salvador – BA.**

Anexos: I – Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015;
II – Planta e memorial descritivo de parte da área do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV).

Senhor Ministro,

Cumprimentando-o cordialmente, dirijo-me a Vossa Excelência para tratar especificamente do Projeto do Estado da Bahia de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga, entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, cuja implantação integral depende da liberação de parte de um imóvel de propriedade da União, integrante do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV).

Conforme informado no Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015 (anexo), originado do Estado da Bahia, o intuito finalístico do aludido projeto é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), sendo que para a integral execução desse projeto será necessária a disponibilização, pela União, de uma área de 146.262,33 m² (anexo).

Ao considerar a relevância e interesse social do projeto estadual supramencionado, bem como que o Estado da Bahia vem desapropriando outras áreas para a ampliação daquele sítio aeroportuário, caracterizando assim a mútua colaboração entre os entes federativos para o atingimento de finalidades públicas, esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR nada tem a opor ao desmembramento da área solicitada, a fim de que seja destinada ao mencionado projeto estadual.



Assim, sirvo-me do presente para solicitar, com a prioridade que o caso requer, que seja promovido o desmembramento e entrega, ao Estado da Bahia, do imóvel descrito nos anexos deste ofício.

Informo ainda que com o novo zoneamento civil/militar do aludido aeroporto, que se encontra em fase de elaboração pela SAC-PR e Comando da Aeronáutica – COMAER, a área a ser disponibilizada ao Estado da Bahia será suprimida do sítio aeroportuário, possibilitando assim a definição de sua nova destinação.

Sendo o que compete para o momento, renovo votos de estima e apreço, agradeço desde já a atenção dispensada e coloco esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

ELISEU PADILHA
Ministro de Estado Chefe da
Secretaria de Aviação Civil da
Presidência da República



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC
SECRETARIA DE POLÍTICA REGULATÓRIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SPR



Memorando nº 153 /2015/SPR/SAC-PR

Em 04 de novembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor Secretário-Executivo.

Assunto: Solicitação do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador/BA e Lauro de Freitas/BA.

Tendo em vista a Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015, fls. 78/84, a qual aprovo, e que analisa o pleito do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador/BA e Lauro de Freitas/BA, com a finalidade de garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas do Município de Lauro de Freitas, aí incluído o referido aeroporto, encaminho minutas de ofício e aviso às fls. 85/86 para análise e providências julgadas cabíveis.

Atenciosamente,

ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA
Secretário



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria-Executiva



DESPACHO N.º 94 /2015 – SE/SAC-PR

Em 18 de novembro de 2015.

Ao Senhor Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Assunto: Solicitação do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador/BA e Lauro de Freitas/BA.

Referência: Processo n.º 00055.002038/2015-76.

1. Trata-se de solicitação do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV), visando à implantação de projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, conforme exposto no Ofício/RG/DF/Nº 0070/2015, de 15 de setembro de 2015, fl. 1, de forma a garantir segurança contra inundações, seja do Aeroporto, seja dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas. O projeto conta com recursos públicos federais oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, gerido pela Caixa Econômica Federal e 5% de contrapartida do Estado, totalizando um montante de aproximadamente R\$ 188,4 milhões em investimentos.

2. A Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil (SPR) desta Pasta analisou a solicitação em comento, considerando que o imóvel pleiteado é de propriedade da União e integra a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador, além do Aeroporto estar incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND, conforme o Decreto n.º 8.517, de 10 de setembro de 2015, cujo objetivo é a concessão de sua exploração à iniciativa privada.

3. Nisso, aquela Secretaria verificou os impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão, por meio da Nota Técnica n.º 16/DERC/SPR/SAC-PR, de 20 de outubro de 2015, fls. 50-54, concluindo que, em que pese à possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, não existe previsão de sua utilização aeronáutica, bem como que o projeto estadual é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto, não vislumbrando óbices ao atendimento do pleito, porém, destaca que se a cessão for dada ao Estado, tal alteração deverá ser refletida nos estudos de viabilidade técnica da concessão.

4. Ainda em análise em outra unidade técnica da SPR, por meio da Nota Técnica n.º 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, destaca-se a não oposição à solicitação interposta, cabendo ao Ministro desta SAC-PR decidir a conveniência da solicitação. Ainda, por se tratar de demanda urgente, propõe minuta de Ofício e Aviso Ministerial, para que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), detentora atual da posse do imóvel, viabilize a transferência provisória em favor do referido ente estadual, até que ocorra a efetiva transferência patrimonial pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU), vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG).

5. Nesse sentido, considerando a relevância e interesse social do aludido projeto estadual, submeto à superior apreciação e avaliação de Vossa Excelência os autos do processo em epígrafe, bem como a minuta de Aviso Ministerial, fl. 86, a ser destinada ao Ministro daquele Ministério, a fim de viabilizar os procedimentos de transferência da área em questão.

6. Por fim, caso haja a concordância de Vossa Excelência, solicito o retorno dos autos a esta Secretaria-Executiva, para darmos andamento ao envio do Ofício à Presidência da Infraero, visando à disponibilização provisória da posse do imóvel, até a conclusão dos trâmites formais no âmbito do MPOG.

Respeitosamente,



THIAGO PEREIRA PEDROSO
Secretário-Executivo, Substituto





PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Gabinete do Ministro

TERMO DE JUNTADA POR ANEXAÇÃO

Aos onze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e quinze, faço a juntada por anexação ao Processo n. 00055.002038/2015-76, dos seguintes documentos:

- Cópia do Aviso n. 75/2015/GM/SAC-PR, de 10 de dezembro de 2015, acostada às fls. 91 à 135.

Do que para constar, lavrei o presente Termo.

MARCO DELGADO
Chefe de Gabinete do Ministro, substituto



Aviso n. 75 /2015/SAC-PR

Brasília, 9 de dezembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO
Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão

Assunto: **Transferência patrimonial de parte do imóvel da União em que se localiza o Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia.**

Senhor Ministro,

1. Dirijo-me a Vossa Excelência para tratar especificamente do Projeto do Governo do Estado da Bahia de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga, localizado entre os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, cuja implantação integral depende da liberação de parte de um imóvel de propriedade da União, integrante do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV).
2. Conforme informado no “OFÍCIO/RG/DF/Nº 0070/2015”, de 15 de setembro de 2015, do Governo do Estado da Bahia, cópia anexa, o intuito finalístico do aludido projeto é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas do referido aeroporto, sendo que para a integral execução desse projeto será necessária a disponibilização, pela União, de uma área de 146.262,33 m², delimitada na planta e memorial descritivo em anexo.
3. Esclareço que o pleito foi objeto de análise pelas áreas técnicas competentes desta Secretaria, cujas manifestações constam das cópias anexas da “Nota Técnica nº 16/DERC/SPR/SAC-PR”, de 20 de outubro de 2015 e da “Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015, que em síntese, concluem, em que pese à possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, pela inexistência de previsão para sua utilização aeronáutica, não vislumbrando desta forma óbices ao atendimento do pleito, considerando a relevância e interesse social do projeto estadual supramencionado, bem como a desapropriação de outras áreas para a ampliação daquele sítio aeroportuário, pelo Governo do Estado da Bahia, caracterizando assim a mútua colaboração entre os entes federativos para o atingimento de finalidades públicas.



4. Assim, sirvo-me do presente para solicitar, com a prioridade que o caso requer, que seja promovido o desmembramento e entrega ao Estado da Bahia, do imóvel descrito nos anexos deste Aviso.

5. Informo ainda que com o novo zoneamento civil / militar do aludido aeroporto, que se encontra em fase de elaboração por esta Secretaria e pelo Comando da Aeronáutica (COMAER), a área a ser disponibilizada ao Estado da Bahia será suprimida do sítio aeroportuário, possibilitando assim a definição de sua nova destinação.

6. Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e distinto apreço e colocar esta Secretaria à disposição para esclarecer eventuais questionamentos que se façam presentes.

GUILHERME WALDER MORA RAMALHO

Ministro de Estado Chefe da
Secretaria de Aviação Civil da
Presidência da República, Interino



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR
Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil

Nota Técnica nº 16/DERC/SPR/SAC-PR

Assunto: Solicitação do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual.

Data: 20 de outubro de 2015.

1. Introdução

Trata-se de análise de solicitação do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, conforme exposto no Ofício/RG/DF/Nº 0070/2015, de 15 de setembro de 2015, de forma a garantir “segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas”.

Ressalta-se que os autos do Processo SAC-PR nº 00055.002038/2015-76 foram originalmente enviados ao Departamento de Outorgas – DEOUT pelo Chefe de Gabinete da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR para análise e manifestação. Todavia, conforme Despacho nº 203/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 1 de outubro de 2015, o processo referenciado foi remetido a este Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, pois “considerando que o imóvel pleiteado integra área civil do Aeroporto de Salvador (SBSV), bem como que encontra-se em andamento a elaboração dos estudos com vistas à concessão federal desse mesmo aeroporto”, solicita-se “apreciação e manifestação acerca dos impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão em andamento”.

Dessa forma, este DERC passa a analisar a questão sob a perspectiva do eventual impacto que tal decisão traria ao processo de concessão do aeroporto. Antes, porém, cabe ressaltar os distintos papéis dos agentes públicos envolvidos no processo de desestatização aeroportuária no país de forma a evidenciar as suas respectivas competências na questão. Ato contínuo, passa-se à análise do impacto da proposta no processo de concessão do Aeroporto.



2. Marco Regulatório

a. Arcabouço Legal e Institucional

A concessão de qualquer infraestrutura aeroportuária, enquanto transferência para a iniciativa privada da execução de serviço público explorado pela União, é considerada como uma desestatização nos termos da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, razão pela qual deverão ser seguidos os procedimentos previstos na citada lei, dentre eles a recomendação por parte do Conselho Nacional de Desestatização – CND ao Presidente da República para aprovação da inclusão da infraestrutura aeroportuária no Programa Nacional de Desestatização – PND, conforme segue:

“Art. 6º Compete ao Conselho Nacional de Desestatização: I - recomendar, para aprovação do Presidente da República, meios de pagamento e inclusão ou exclusão de empresas, inclusive instituições financeiras, serviços públicos e participações minoritárias, bem como a inclusão de bens móveis e imóveis da União no Programa Nacional de Desestatização;”

O CND é composto pelos Ministros de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, da Casa Civil da Presidência da República – CC/PR, da Fazenda – MF e do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, presididos pelo primeiro.

Por sua vez, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR foi criada em 2011 – mediante a edição da Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011, convertida na Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011 – com o objetivo de proporcionar um adequado planejamento para o setor de aviação civil, a coordenação dos órgãos e entidades do sistema, bem como a supervisão das políticas públicas para o desenvolvimento do setor aéreo. Dessa forma, a SAC-PR possui as seguintes atribuições:

“Art. 24-D. À Secretaria de Aviação Civil compete:

I - formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa;

II - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção em articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade;

III - formular e implementar o planejamento estratégico do setor, definindo prioridades dos programas de investimentos;

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);

2

V - propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

VI - administrar recursos e programas de desenvolvimento da infraestrutura de aviação civil;

VII - coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber; e

VIII - transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, direta ou indiretamente."

Especificamente, o Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011, estabelece que este DERC possui competência para propor políticas e diretrizes para a regulação econômica das infraestruturas aeroportuárias, coordenar as atividades de regulação dessas infraestruturas e desempenhar atividades de planejamento, gerenciamento e avaliação de resultados relativos projetos propostos, conforme exposto a seguir:

Art. 8º Ao Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil compete:

[...]

II - propor políticas e diretrizes para a regulação econômica dos serviços aéreos e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil voltadas para o aumento da eficiência e da concorrência;

[...]

IV - formular políticas e diretrizes para o aumento da eficiência do setor de aviação civil a partir da coordenação das atividades de regulação do transporte aéreo e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil;

[...]

VII - desempenhar atividades de planejamento, gerenciamento e avaliação de resultados relativos às políticas, aos planos, aos programas e aos projetos referentes à política regulatória e à concorrência.

No que tange ao poder concedente, com a criação da Anac, por intermédio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, foi incluída em seu rol de competências a responsabilidade pela concessão para a exploração da infraestrutura aeroportuária, bem como a responsabilidade pela sua regulação e fiscalização, nos seguintes termos:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da

PR *E*³



infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infraestrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

(...)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;”

Por fim, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero tem suas competências definidas na Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e suas alterações posteriores, estando prevista sua participação, diretamente ou por meio de suas subsidiárias, em sociedades públicas ou privadas:

“Art. 2º A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da Infraero, fica autorizada:

I - a criação de subsidiárias pela Infraero; e

II - a participação da Infraero e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)”

Cumprе ressaltar que a Anac e a Infraero são vinculadas administrativamente à SAC-PR.

b. Concessão do Aeroporto Internacional

Considerando o referido arcabouço legal e institucional, a Resolução do CND nº 6, de 26 de junho de 2015, propôs a inclusão do Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) conjuntamente com outros três aeroportos no PND. De fato, o Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015, determinou a inclusão das infraestruturas no Plano Nacional de Desestatização. No diploma legal ficou estabelecido que:

B
*E*⁴



"Art. 2º Fica designada a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização dos serviços públicos explorados nos aeroportos de que trata o art. 1º, nos termos do § 1º do art. 6º da Lei nº 9.491, de 1997, sob a supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, nos termos do inciso VII do caput do art. 1º e do inciso V do caput do art. 9º do Anexo I ao Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011.

Art. 3º Fica designada a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República como responsável pela condução e pela aprovação de estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem da desestatização dos aeroportos constantes do art. 1º."

Antes mesmo da edição do referido Decreto, esta SAC-PR, por ocasião do anúncio pela Presidente da República da concessão dos aeroportos internacionais de Salvador/BA, Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC e Fortaleza/CE no âmbito da segunda fase do Plano de Investimento em Logística do Governo Federal (PIL 2 – aeroportos), publicou, em 10 de junho de 2015, o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2015 no Diário Oficial da União, com o objetivo de chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiem a modelagem das concessões para a expansão, exploração e manutenção dos referidos aeroportos.

No decorrer do prazo previsto no Edital, esta Secretaria recebeu 30 (trinta) requerimentos para desenvolvimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos internacionais mencionados, tendo autorizado 11 (onze) proponentes a desenvolver os estudos de viabilidade, conforme exposto no Edital de Chamamento Público de Estudos nº 03, de 23 de julho de 2015, e publicado no Diário Oficial da União do dia 24 de julho de 2015. O prazo para entrega dos estudos é 26 de outubro de 2015, quando então se procederá à avaliação e seleção daqueles que irão subsidiar as demais etapas do processo de concessão para cada aeroporto.

3. Análise

O objeto da análise será considerado tal como definido no Ofício nº 133/2015/DIHAB, de 2 de abril de 2015, da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, que esclarece que foi solicitada à Superintendência do Patrimônio da União – SPU a "cessão provisória e autorização para execução das obras da bacia RA-03, localizada no rio Ipitanga, trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m²".

Inicialmente, cabe esclarecer que, de acordo com o Anexo I – Termo de Referência do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2015 desta SAC-PR, toda a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador deverá ser considerada para a análise de viabilidade da concessão, tanto em termos dos investimentos e dos custos de manutenção da infraestrutura do sítio, como em termos das receitas auferidas:

  5



"I. Estudo de Mercado

ii. Avaliação de receitas: Avaliação das fontes de receita, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias, 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.).

[...]

II. Estudos de Engenharia e Afins

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter o inventário das condições existentes nos aeroportos; análise de desenvolvimento dos sítios aeroportuários; e estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX), conforme especificações abaixo.

i. Inventário das condições existentes:

Inventário das instalações existentes do aeroporto, com descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a concessão, a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, o zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto e os planos de proteção de obstáculos e ruído em vigor.

[...]

Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, contemplando-se uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação, considerando-se o Plano Diretor do aeroporto elaborado pela Infraero, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, com apresentação de alternativa, se necessário."(grifo nosso)

É importante destacar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental consideram duas fontes de receitas decorrentes de atividades realizadas no complexo aeroportuário: receitas tarifárias e não tarifárias. As receitas tarifárias compreendem os valores pagos pelos usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no aeroporto e compreendem as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia. Já as receitas não tarifárias decorrem da exploração do Complexo Aeroportuário, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado.

Nesse sentido, deve-se notar que a regulação econômica prevista para os aeroportos brasileiros concedidos estabelece que as tarifas sejam limitadas aos tetos consignados nos respectivos Contratos de Concessão (observadas as regras de reajuste e de revisão), não sendo permitida a

criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja contratualmente prevista. Por outro lado, a Concessionária poderá explorar atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias (como aluguel de terrenos, prédios, espaços nos terminais, estacionamentos de veículos, provisão de infraestrutura básica, etc.) diretamente ou com terceiros.

Do lado dos investimentos, há também duas vertentes: aqueles considerados obrigatórios, desenhados com base nos estudos de viabilidade aprovados pela SAC-PR e que a futura concessionária deverá realizar em data específica ou quando a demanda atingir determinados níveis (gatilhos de investimentos previstos nos contratos), e aqueles que a concessionária poderá realizar discricionariamente com o intuito de agregar novas infraestruturas e serviços ao aeroporto de modo a torná-lo mais atrativo e rentável economicamente, uma vez que é nesse campo que há maior flexibilidade e possibilidade de desenvolvimento de novos negócios.

Assim, uma vez que a referida área, pleiteada pelo Governo do Estado da Bahia, pertence ao sítio aeroportuário que será concedido à iniciativa privada, ela encontra-se igualmente compreendida no escopo dos Estudos de Viabilidade que deverão ser entregues a esta SAC-PR até o dia 26 de outubro de 2015, conforme prazo estabelecido no Edital de Chamamento Público de Estudos nº 03/2015. De tal forma, caso se decida pela cessão da área, tal ajuste deverá ser apropriadamente refletido nos estudos após a seleção dos mesmos, através de solicitação de ajustes nos estudos selecionados, conforme previsão do item 12.3 do Edital:

"12.3. Os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos selecionados pela Comissão deverão ser mantidos atualizados, inclusive em razão de superveniência de novas premissas para a concessão e de alteração na legislação e na regulamentação vigentes, até a data de publicação do(s) Edital(is) de Licitação referente(s) às concessões para expansão, manutenção e exploração dos aeroportos mencionados no item 1 deste CPE, sem que tal atualização implique solicitação de complementação dos valores de ressarcimento já indicados na entrega dos produtos."

Importante notar que, conforme consta no Processo em tela, antes do anúncio da decisão de concessão do aeroporto, a Infraero chegou a desenvolver um Estudo Técnico de Viabilidade Econômica com o objetivo de *"analisar a viabilidade técnica e econômica do projeto comercial de concessão de uso de área com investimento para hotel e atividades correlatas no Aeroporto Internacional de Salvador"*. Sinteticamente, o documento apresentava a viabilidade de um empreendimento constituído de centro hoteleiro e centro de eventos com investimentos estimados em R\$ 86 milhões e prazo de 25 anos. O valor presente líquido calculado do empreendimento para o investidor privado foi de R\$ 4,7 milhões e, para a Infraero, de R\$ 37,9 milhões. Tal estudo, inclusive, embasou a recusa inicial da empresa em ceder a área para o Governo da Bahia, conforme Ofício nº 542/SBSV/2015, de 13 de maio de 2015.

Deve-se ressaltar, porém, que apesar do documento indicar a viabilidade de empreendimento no local, a licitação não foi realizada, tendo em vista o anúncio da inclusão do aeroporto no processo de concessão. Dada a ausência de oferta do empreendimento ao mercado, não é possível aferir se o valor estimado representa aquilo que de fato a área vale comercialmente, uma vez que o preço final

P *E* 7



depende das expectativas dos agentes privados com relação a receitas, custos, investimentos, custo do capital a ser empregado (que sofreu notada elevação nos últimos meses), dinâmica da economia, etc.

Por outro lado, considerando o aspecto operacional, a área, apesar de pertencente ao sítio aeroportuário, encontra-se separada deste por uma via de grande circulação (Rodovia BA-099) e um complexo de viadutos que atende à demanda de veículos local. Por conta disso, não se vislumbra, a princípio, possibilidade de utilização do terreno para fins aeronáuticos (pista ou pátio de aeronaves) no futuro, não havendo, portanto, impactos operacionais para o desenvolvimento do aeroporto.

Ainda nesse sentido, deve-se notar que o Plano Diretor do Aeroporto inclui a área apenas como de utilização para “áreas comerciais”, mesmo considerando as sucessivas etapas de ampliação da infraestrutura do aeroporto e a implantação de segunda pista para pousos e decolagens de aeronaves no sítio (obra de grande envergadura que deverá ser executada pela futura concessionária).

Por fim, em que pese o possível impacto econômico dessa cessão de área ao processo de concessão do Aeroporto, cabe considerar o aspecto da relevância social e do interesse público relatado na proposição do Governo do Estado da Bahia. Conforme ressaltado no já referenciado Ofício/RG/DF/Nº0070/2015, a intervenção pretendida visa dar “segurança contra inundações, seja do Aeroporto, como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas”. Ademais, de acordo com o quanto exposto no Ofício nº 133/2015/DIHAB, de 2 de abril de 2015, da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, as ações propostas – “intervenções no Rio Ipitanga, canais de macrodrenagem e implantação de reservatórios de amortecimento com parques urbanos, dentre eles o RA-3 – Reservatório de Amortecimento 3” – têm “caráter de prevenção a desastres naturais”.

4. Conclusão

A presente Nota Técnica buscou analisar a solicitação do Governo do Estado da Bahia para liberação de área no Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães (SBSV) visando à implantação de projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga.

Conforme ficou evidenciado ao longo do estudo, a área, apesar de pertencente ao sítio aeroportuário, encontra-se fisicamente separada do restante da infraestrutura, não havendo, a princípio, previsão de uso aeronáutico da mesma. Do ponto de vista econômico, uma vez que a área pode ser utilizada para implantação de empreendimentos imobiliários (conforme estudo realizado pela Infraero), esta poderia agregar valor à concessão em curso. Todavia, como a área não foi licitada, não há como aferir com precisão, até o presente momento, o valor de mercado desse terreno para futuros participantes do leilão do aeroporto.

Por fim, cabe considerar que o Governo da Bahia indica considerável interesse público na realização das obras de macrodrenagem da região, além de elencar potencial benefício também para o Aeroporto Internacional de Salvador.

Dessa forma, este DERC não vê óbice, do ponto de vista do processo de concessão do Aeroporto em curso, à cessão da área para que o Governo da Bahia realize as obras consideradas necessárias ao atendimento da população. Destaca-se, porém, que se a cessão for efetivada, tal



alteração deverá ser apropriadamente refletida nos estudos de viabilidade para a concessão atualmente em curso, após a seleção dos estudos que estão previstos para serem entregues pelos grupos autorizados em 26 de outubro do presente. Assim, caso esta SAC-PR aprove a cessão da área, deverão ser solicitados ajustes nos estudos selecionados para que a área em questão seja excluída do objeto da concessão. Recomenda-se, portanto, a restituição dos autos ao DEOUT/SPR para providências.

À consideração superior.


RICARDO SAMPAIO S. FONSECA

Coordenador de Acompanhamento de Mercado

De acordo. À consideração superior.

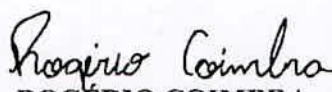


MARTHA SEILLIER

Diretora do Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil

Aprovo. Encaminhe-se ao DEOUT/SPR para providências.

Brasília/DF, 20 de outubro de 2015.


ROGÉRIO COIMBRA

Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil
Departamento de Outorgas

Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR

Do: Departamento de Outorgas.

Para: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Assunto: **Solicitação do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador – BA e Lauro de Freitas – BA.**

Processo nº 00055.002038/2015-76, de 16 de setembro de 2015.

Referência: Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015 (fl. 01).

Data: 29 de outubro de 2015.

I. Introdução e histórico

A presente Nota Técnica busca analisar o pleito do Estado da Bahia, conforme informação constante no Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015 (fl. 01), por intermédio do qual referido Estado encaminha a esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR, solicitação de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador – BA e Lauro de Freitas – BA.

Como se depreende da documentação anexada ao supracitado ofício (fls. 04-17), tal solicitação tem por escopo a liberação de uma área de 146.262,33 m², integrante do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), com vistas à implantação de um projeto estadual de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, cujo intuito finalístico é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas – BA, aí incluído o referido aeroporto.

Segundo informado pelo Estado da Bahia, trata-se de um projeto que conta com recursos públicos federais oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, gerido pela Caixa Econômica Federal, e 5% de contrapartida do Estado, totalizando um montante de aproximadamente R\$ 188,4 milhões em investimentos.



Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Nota-se que semelhante solicitação foi encaminhada anteriormente à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, em 2 de abril de 2014, por intermédio do Ofício nº 133/2015/DIHAB (fl. 04) e também à Superintendência do Patrimônio da União no Estado da Bahia – SPU/BA, conforme Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF, de 18 de março de 2015 (fl. 05).

Não consta na documentação encaminhada a resposta da SPU/BA. A Infraero, por sua vez, após analisar tal pretensão, posicionou-se de forma contrária, conforme Ofício nº 542/SBSV/2015, de 13 de maio de 2015 (fl. 02), colocando dentre os argumentos levantados para sustentar tal indeferimento, a elaboração de um Estudo Técnico de Viabilidade Econômica – EVTE (fls. 24-48) para implantação de um Centro Hoteleiro, Centro de Eventos e atividades correlatas na área solicitada.

Ao considerar que o imóvel pleiteado é de propriedade da União e integra a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), bem como que se trata de aeroporto incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND por meio do Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015¹, cujo objetivo é a concessão de sua exploração à iniciativa privada, este Departamento de Outorgas – DEOUT, por intermédio do Despacho nº 203/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 1º de outubro de 2015 (fl. 49), remeteu os autos para manifestação do Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, para conhecimento e a fim de que fossem verificados os impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão.

Por meio da Nota Técnica nº 16/DERC/SPR/SAC-PR, de 20 de outubro de 2015 (fls. 50-54), o DERC, após expor o arcabouço legal e institucional da concessão da infraestrutura aeroportuária, mencionar a inclusão do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV) no Programa Nacional de Desestatização – PND e proceder à análise dos impactos da eventual retirada da área solicitada do objeto da concessão, concluiu que, embora a área pleiteada pudesse ser utilizada para exploração comercial, como previsto pela Infraero, e assim pudesse agregar valor à concessão, não existe previsão de uso aeronáutico dessa mesma área, e considerando ainda que o projeto estadual proposto é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto em estudo, não viu óbices ao atendimento do pleito.

Assim, esta Nota Técnica analisará a solicitação do Estado da Bahia, o aeroporto em questão e sua atual situação patrimonial, bem como a possibilidade de anuência desta SAC-PR para as intervenções pretendidas pelo referido ente estadual.

2. Do Projeto Estadual de macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga

Os detalhes resumidos do Projeto Estadual de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga foram informados pelo Estado da Bahia na Nota Técnica Específica anexa ao Ofício RG/DF nº 0070/2015 (fls. 06-08), elaborada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – CONDER em março de 2015, cujo objeto é “RDC - Contratação Integrada para elaboração de projetos básico e executivo, execução de obras de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no rio Ipitanga e afluentes, nos municípios de Lauro de Freitas/Salvador – BA”.

Dito projeto subdivide-se em:

a) Implantação de seis reservatórios de amortecimento (bacias de retenção), sendo eles:

- Bacia de Retenção 1 (RA-1) – localizado no Rio Ipitanga, próximo a Barragem Ipitanga I;

¹ Acesso em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8517.htm>



- Bacia de Detenção 2 (RA-2) – localizado no Rio Ipitanga, 07 km a jusante do reservatório anterior;
 - Bacia de Detenção 3 (RA-3) – localizado no Rio Ipitanga a montante das adutoras na primeira ponte da Estrada do Coco;
 - Bacia de Detenção 4 (RA-4) – localizado no Rio Ipitanga, 2.5 km jusante do reservatório anterior;
 - Bacia de Detenção 5 (RA-5) – localizado no Rio Itinga ou Arcia, aproximadamente 1,8 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
 - Bacia de Detenção 6 (RA-6) – localizado no Rio Caji-Picuaia, aproximadamente 1,0 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
 - Aumento da macrorrugosidade do Rio Ipitanga.
- b) Aumento da capacidade de escoamento da calha do Rio Ipitanga:
- Ampliação da seção desse Rio através do desassoreamento do trecho entre a segunda ponte da Estrada do Coco e sua foz no Rio Joanes;
 - implantação de quatro bueiros tipo *tunnel liner* (método não destrutivo) com diâmetro de 2,20 m na segunda ponte da Estrada do Coco;
- c) Implantação de parques isolados e parque linear:
- Parque Sítio das Palmeiras (RA-1); Parque Beira Rio (RA-2); Parque Rosa dos Ventos (RA-3); Parque Alameda dos Ingazeiros (RA-4); Parque da Mata (RA-5); Parque das Águas (RA-6) e Parque Linear do Rio Ipitanga.
- d) Implantação de canais de macrodrenagem:
- além da intervenção requerida no Rio Ipitanga – corpo receptor e linha de escape da drenagem de Lauro de Freitas – afigura-se necessário executar outras obras. Trata-se de uma série de pequenos canais que recebem a micro drenagem e encaminham a descarga correspondente para o Rio Ipitanga. Esses canais se desenvolvem no interior do perímetro urbano quase sempre paralelo ao sistema viário, cruzando as vias transversais que delimitam as quadras. Nessas passagens receberão laje de tampa para permitir a circulação. Essa disposição de modo geral é favorável à manutenção, principalmente à limpeza.

Segundo informado na Nota Técnica Específica (fls. 06-08), a população a ser beneficiada com as obras é de cerca de 157.000 habitantes, equivalente a 47.575 famílias. O investimentos previstos totalizam R\$ 188.382.187,50, oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, gerido pela Caixa Econômica Federal, e 5% de contrapartida sob responsabilidade do Estado da Bahia.

A supracitada Nota coloca ainda que se trata de serviços já contratados pela CONDER - Contrato CONDER nº 102/14 – Publicado no D.O.E. em 29/08/2014, com prazo de execução de 24 meses e emissão de Ordem de Serviço em 27/10/2014, com status de Contrato Ativo/Em execução.

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.



Para viabilizar a implantação do projeto em estudo, o Estado da Bahia promoveu desapropriação de áreas, conforme Decreto nº 115.114, de 14 de maio de 2014 (fl. 65), o qual declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras medindo 135.775,55 m², 59.092,54 m², 146.262,33 m² e 92.077,87 m², a fim de que sejam destinadas à construção de Reservatórios de Amortecimentos, no âmbito do projeto de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no Rio Ipitanga e afluentes e no Rio Joanes.

Nota-se que se trata de projeto de relevante interesse social, o qual, segundo informado, garantirá a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas - BA, incluindo a proteção do aeroporto. Tal relevância, inclusive, foi reconhecida pela União ao incluir a obra no PAC e direcionar recursos federais para tanto, caracterizando assim a desejada colaboração entre os entes federativos para o atingimento de uma finalidade pública específica.

3. Do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) e da área solicitada pelo Estado da Bahia

O Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) foi homologado e aberto ao tráfego aéreo civil por meio da Portaria DAC nº 186, de 23 de agosto de 1962 (fl. 67v), a qual foi recentemente alterada e renovada pela Portaria ANAC nº 1.258/SIA, de 3 de junho de 2014 (fls. 69-71).

Até 1973 era administrado diretamente pelo Comando da Aeronáutica (COMAER), por meio do Departamento de Aviação Civil - DAC, e passou a ser administrado pela Infraero em 1974, por meio da Portaria nº 120/GM-5, de 03 de dezembro de 1973 (fls. 73-75v). Formalmente, a Infraero recebeu, por meio de Termo de Transferência e Recebimento de Imóveis celebrado em 9 de dezembro de 1981 (fls. 76-77v), do 2º Comando Aéreo Regional (II COMAR) os bens imóveis, benfeitorias e instalações do referido aeroporto.

Conforme a lista de Aeródromos Públicos, mantida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC², e a Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas - ROTAER³, as coordenadas geográficas do aeródromo em tela são 12º 54' 31"S / 038º 19' 21" W. Os dados técnicos atualizados para as duas pistas que servem a este aeroporto são: ambas em asfalto, a primeira com orientação 10/28 e dimensões de 3.003x45 m e a segunda com orientação 17/35 e dimensões 1.518x45m.

O Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV) está situado numa área de aproximadamente 6,93 milhões de metros quadrados, entre dunas e vegetação nativa e a cerca de 20 km do centro da cidade.

2 ANAC, Lista de Aeródromos Públicos; <www.anac.gov.br>, acesso em 26/08/2015.

3 ROTAER, 23 de julho de 2015, p. 3-S-2.

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Figura 1: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) e entorno



Fonte: Aplicativo Gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015. Acesso em 28/10/2015.

Figura 2: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Aplicativo Gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015. Acesso em 28/10/2015.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Figura 3: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Infraero⁴

De acordo com a Minuta do último Plano Diretor do aeroporto em questão⁵, apresentada pela Infraero, a situação patrimonial atual do sítio aeroportuário pode ser resumida de acordo com a tabela a seguir:

Tabela 1: Situação Patrimonial do Sítio Aeroportuário

ÁREA PATRIMONIAL (m²)	
Área total do Aeroporto: 6.933.616,74	Área Regularizada: 6.933.616,74
Área em legalização: -	Área em expansão (*): 3.800.824,00
Área civil: 4.811.200,82	Área militar: 2.122.415,92

(*) A parcela correspondente a 2.550.134,34 m² é declarada como de Utilidade Pública, por meio do Decreto Estadual nº 11.591, de 19 de junho de 2009, sendo que, desta parcela, 437.811,20 m² estão sobrepostos a outras áreas pertencentes ao Município e declaradas como de Utilidade Pública, por meio do Decreto Municipal nº 19.093, de 27 de novembro de 2008. Os 812.878,46 m² restantes pertencem à CONDER.

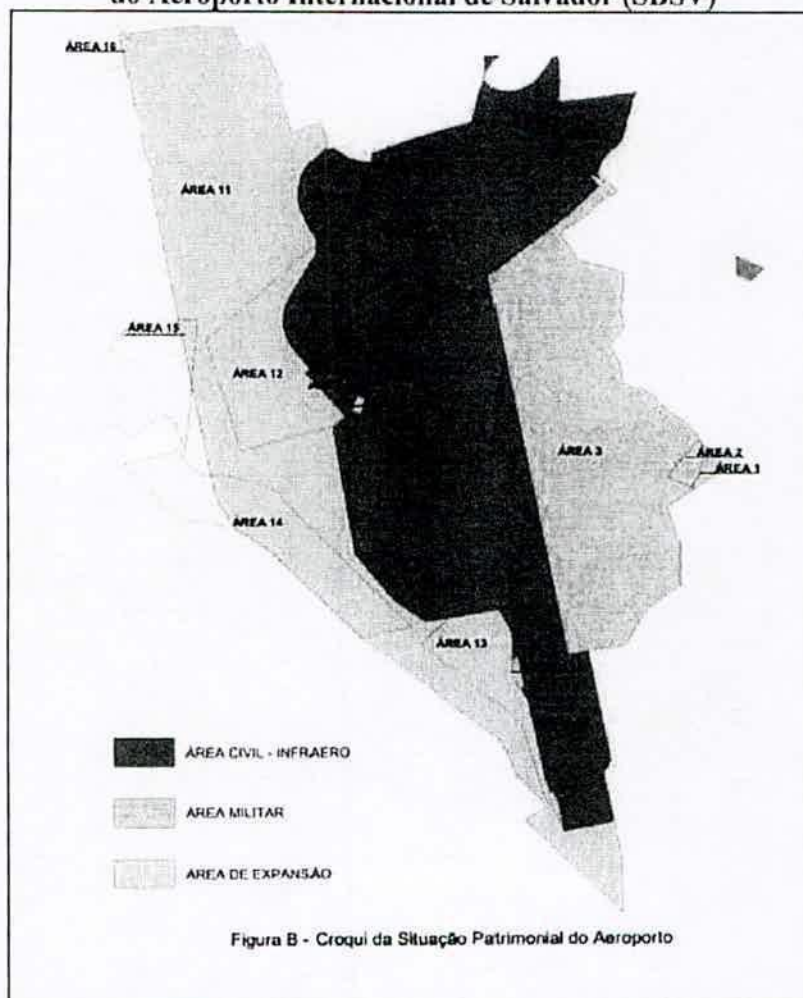
As áreas regularizadas e as áreas utilizadas para a expansão do aeroporto podem ser visualizadas na figura a seguir:

⁴ Infraero: Aeroporto Internacional de Salvador <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/bahia/aeroporto-internacional-de-salvador.html>>. Acesso em 28/10/2015

⁵ Infraero: Minuta do Relatório Síntese do Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Salvador – BA. PDir – SBSV. Abril de 2014. Revisão 1 – Outubro de 2014



Figura 4: Croqui da Situação Patrimonial do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)



Fonte: Minuta de Plano Diretor - PDIR SBSV – Revisão 1 – Out/2014.

A situação patrimonial das áreas delimitadas na figura acima encontram-se especificadas na Tabela 2, a seguir:

Tabela 2: Áreas regularizadas e de expansão

DESCRIÇÃO		ÁREA (m²)	OBSERVAÇÕES
Militar	Área 1	20.518,68	Área ocupada pelo Município de Lauro de Freitas, autorizada a cessão de uso pelo Comandante da Aeronáutica através do despacho nº 024/GM4/183 de 23/03/98 do Gabinete do Ministro, processo nº 20-13/0501/95
	Área 2	34.823,63	Área ocupada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social de Lauro de Freitas/Escola Cadetes Mirins – em processo de cessão
	Área 3	2.051.432,23	-
	Área 4	6.272,67	DTCEA-SV/TWR – Parte de área pertencente ao TOMBO BA.001-001
	Área 5	9.368,70	Radar TA-10



Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Civil/Infraero	Área 6	4.310.524,88	-
	Área 7		
	Área 8	416.262,41	Área de posse da Infraero, em processo de desapropriação pelo Estado da Bahia, Decreto nº 9.119 de 21/06/2004, a ser cedida à União (COMAER).
	Área 9	62.922,86	Área a ser doada pela CONDER à Infraero, conforme escritura de doação nº 22.612, LV R-1 do Registro Geral de Imóveis do VII Ofício – SV, de 26 de abril de 2005.
	Área 10	21.490,67	Parte de área da CONDER de posse da Infraero, em processo de desapropriação, Decreto nº 7.616 de 23 de julho de 1999.
Expansão	Área 11	2.550.134,34	Área decretada como de Utilidade Pública pelo Estado da Bahia – Decreto nº 11.591 de 19/06/2009.
	Área 12	812.878,46	Pertencente à CONDER
	Área 13		
	Área 14	401.148,08	Áreas decretadas como de Utilidade Pública e sobrepostas aos decretos: Estadual nº 11.591 de 19/06/2009 e Municipal nº 19.093 de 27/11/2008.
	Área 15	25.391,10	
	Área 16	11.272,02	
Área total Militar			2.122.415,92 m ²
Área total Civil / Infraero			4.811.200,82 m ²
Área total de Expansão			23.800.824,00 m ²

Fonte: Minuta de Plano Diretor - PDIR SBSV – Revisão 1 – Out/2014 (fls. 57-60).

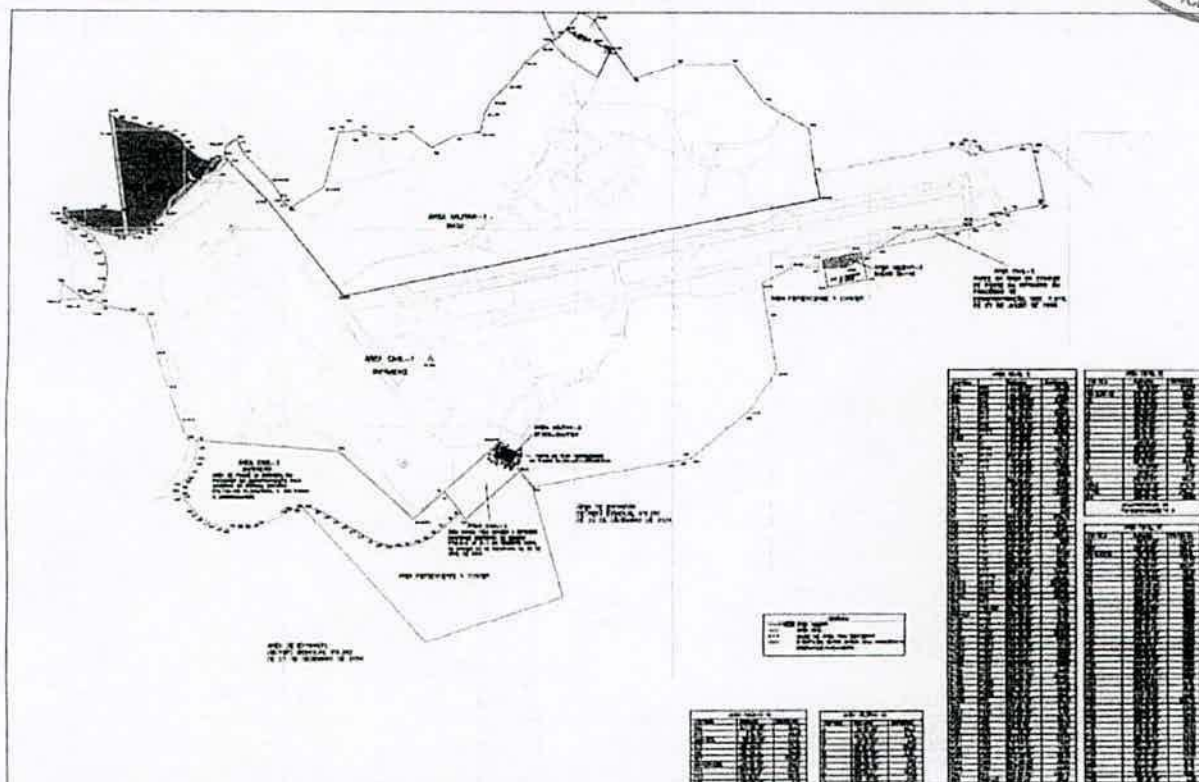
Em pesquisa eletrônica realizada⁶ por este Departamento, foi identificado ainda o Decreto Estadual nº 9.282, de 23 de dezembro de 2004 (fls. 61/62v), o qual tem por objeto a declaração de utilidade pública de uma área de 3.423.155,89 m², destinada à execução de obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), conforme Plano Diretor elaborado pela Infraero em Convênio com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER).

A área pleiteada pelo Estado da Bahia corresponde a parte da área 6 da Tabela 2 e da Figura 4 acima. Referida área encontra-se, portanto, na parte civil do sítio aeroportuário e integra a Área Civil 4 do zoneamento civil/militar vigente do aeroporto, aprovado pela Portaria EMAER nº 38/4SC2, de 09 de julho de 2008 (fl. 22), que tem como anexo a Planta 67220/F2E542/07CO/BA.001 (fl. 23). A imagem abaixo apresenta o atual zoneamento civil/militar do aeroporto, com destaque para a Área Civil 4, que possui 210.216,24 m²:

⁶ Acesso em: <<http://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/77322/decreto-9282-04>> Em 28/10/2015.

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

Figura 5: Planta - Zoneamento Civil Militar vigente (SBSV) com Área Civil 4 em destaque



Fonte: Recorte adaptado da Planta COMAER nº 67220/F2E542/ /07CO/BA.001.

A próxima figura retrata a exata localização da área objeto do pleito estadual no sítio aeroportuário, com destaque em azul:

Figura 6: Identificação da área pleiteada pelo Estado da Bahia



Fonte: aplicativo gratuito Google Earth.

Nota-se que o sítio aeroportuário é cortado pela Rodovia Estadual BA 099, a qual separa a Área Civil 4 da Área Civil 1 do aeroporto.

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

A figura abaixo, além de mostrar com maior aproximação a citada BA 099 no trecho que corta o sítio aeroportuário, apresenta a totalidade da Área Civil 4, de 210.216,24 m² (em vermelho), bem como a área pleiteada pelo Estado da Bahia, de 146.262,33 m² (em recorte azul).

Figura 7: Parte da Área Civil 4 pleiteada pelo Estado da Bahia



Fonte: Aplicativo gratuito Google Earth. Imagens de 03/08/2015.

O projeto estadual de macrodrenagem ora tratado prevê a utilização da área acima para a implantação do Reservatório de Amortecimento 3 – RA-3, chamado de Parque Rosa dos Ventos, como informado na Nota Técnica nº 08/2015, da Casa Civil do Estado da Bahia (fls. 55/56) e Nota Técnica Específica da CONDER (06/08). A imagem abaixo apresenta o projeto estadual em questão, com destaque para a área federal pleiteada:

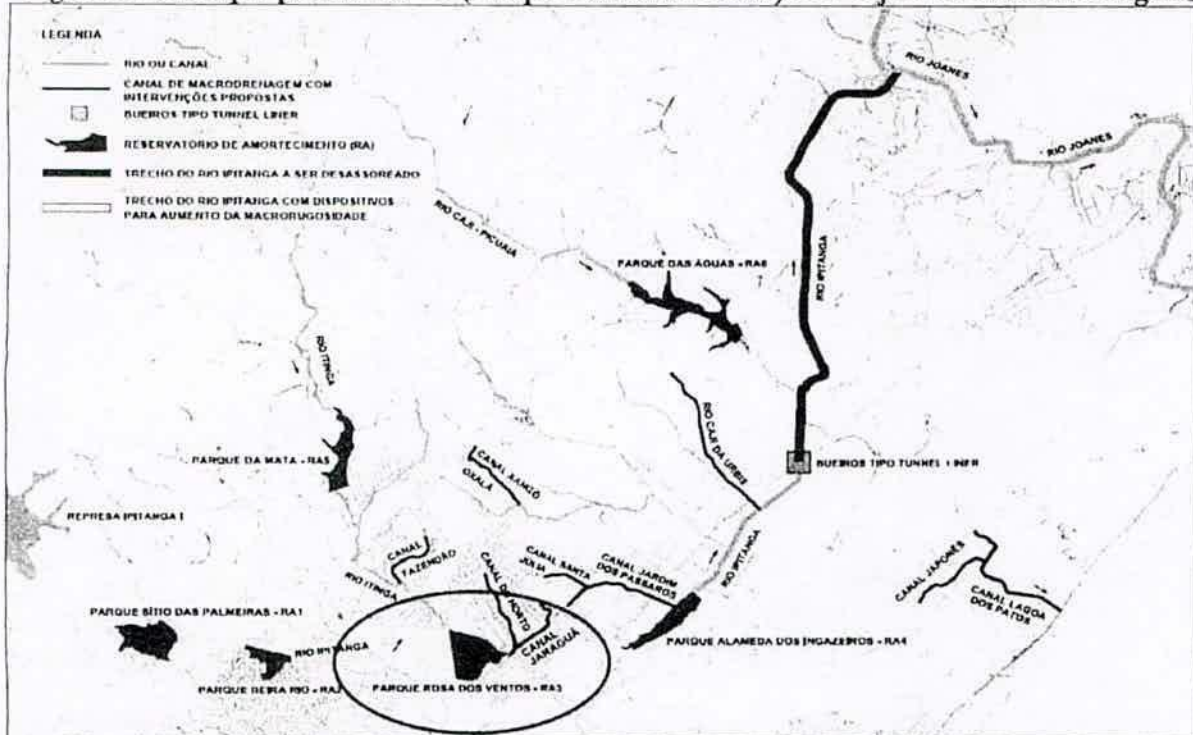
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

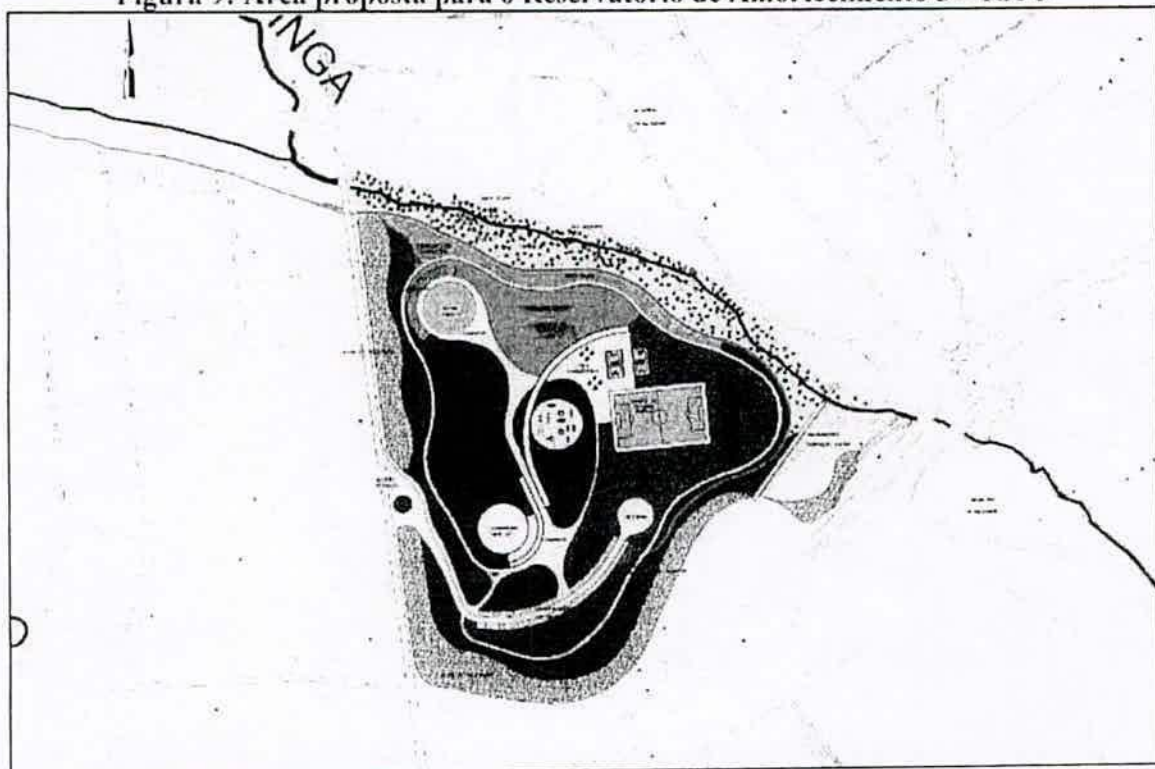
Figura 8: Destaque para o RA – 3 (Parque Rosa dos Ventos) no Projeto de Macrodrenagem.



Fonte: CONDER. Nota técnica nº 08/2015 (fls. 55-56). PAC Prevenção a Desastres Naturais.

Os detalhes do projeto para o Reservatório de Amortecimento 3 – RA-3, intitulado Parque Rosa dos Ventos, pode ser visualizado na figura a seguir:

Figura 9: Área proposta para o Reservatório de Amortecimento 3 – RA-3



Fonte: CONDER. Nota técnica específica para implantação de seis reservatórios de amortecimento (bacias de detenção)



É de se notar a relevância e amplitude do projeto estadual aqui tratado, cuja demonstração de importância fora reconhecida, também pela União, ao incluí-lo no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Não mais importante, entretanto, é considerar a necessidade de expansão do sítio aeroportuário para o pleno atendimento da demanda atual e futura e, a partir daí, verificar a compatibilidade de ambas políticas públicas envolvidas no presente caso.

O Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, em sua Nota Técnica às Fls. 50/54, após analisar os impactos da retirada da área pleiteada do objeto da concessão, concluiu que, em que pese a possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, não existe previsão de sua utilização aeronáutica, bem como que o projeto estadual é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto, não se opondo à liberação da área solicitada.

Vale também destacar os esforços empreendidos pelo Estado da Bahia na cooperação com a União para a expansão do aeroporto em estudo, por meio de processos de desapropriação de significativas áreas, como já informado no decorrer desta Nota.

Por tais motivos, merece especial atenção o pleito ora formulado, eis que, verificada a compatibilidade das políticas públicas aqui envolvidas e a reciprocidade cooperacional dos entes federativos para o atingimento de finalidades públicas, o ganho social daí advindo justifica, de forma incontroversa, a escolha a ser tomada pelo gestor público.

4. Conclusão

Feitas as considerações acima e levando em conta que:

a) o projeto estadual em questão é de relevante interesse social e conta com a participação dos entes federativos municipal, estadual e federal para a sua execução, tendo a União reconhecido tal relevância com a sua aprovação e inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC;

b) que o Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV) foi incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND e será objeto de concessão de sua exploração à iniciativa privada, motivo pelo qual, o projeto de exploração da aludida área pela Infraero mostra-se prejudicado;

c) que o Departamento de Regulação e Concorrência – DERC, após analisar os impactos da retirada da área pleiteada do objeto da concessão, concluiu que, em que pese a possibilidade de utilização comercial da área e agregação de valor à concessão, não existe previsão de sua utilização aeronáutica, bem como que o projeto estadual é de interesse público e evidencia potencial benefício social e também para o aeroporto, não se opondo à liberação da área solicitada;

d) que o Estado da Bahia, em colaboração com a União, vem desapropriando áreas para obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), conforme informações constantes no item 3 desta Nota e decretos expropriatórios juntados aos autos (Fls. 61/64v);

e) que é de interesse da União a viabilização de obras estaduais e municipais de interesse social que tenham por finalidade a mitigação de desastres, promovendo a segurança contra inundações e outros transtornos causados por ações da natureza;

Continuação da Nota Técnica nº 167/2015/DEOUT/SPR/SAC-PR, de 29 de outubro de 2015.

f) que, segundo informado pelo Estado da Bahia, a execução das obras previstas em seu projeto de macrodrenagem diminui a possibilidade de inundação de áreas integrantes do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV);

g) que a área pleiteada pelo Estado da Bahia integra a área civil do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), cabendo à SAC-PR a definição de sua destinação;

este Departamento nada tem a opor ao atendimento do pleito estadual em questão, cabendo ao Exmo. Sr. Ministro desta Pasta a decisão de conveniência e oportunidade para tanto.

Ao considerar ainda que, caso seja atendido o pleito estadual em análise, caberá à Secretaria de Patrimônio da União – SPU, vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP, a transferência da área pleiteada ao Estado da Bahia, propõe-se a minuta de Aviso Ministerial em anexo, a fim de viabilizar os procedimentos de transferência da área em questão ao ente estadual.

Como se trata de demanda urgente do Estado da Bahia, tendo em vista a existência de contrato vigente e em execução para o projeto referenciado, propõe-se que a Infraero viabilize, com a prioridade requerida, a transferência da posse da área requerida ao Estado da Bahia até que seja definitivamente transferida pela SPU posteriormente.

Atualmente a Infraero detém a posse da área, por ser a operadora do aeroporto e em virtude de Termo de Transferência outrora firmado com o então Ministério da Aeronáutica – MAer (fls. 76/77v). Assim, entende-se como possível a celebração de um instrumento jurídico nesse sentido, cujas cláusulas, sugere-se que sejam definidas entre a Infraero e Estado da Bahia. E para tanto, propõe-se a minuta de ofício em anexo, a ser encaminhado, da Secretaria Executiva da SAC-PR para a Presidência da Infraero.

Sendo o que nos compete até o momento, submete-se a presente Nota Técnica e minutas de Aviso Ministerial e Ofício à apreciação do Senhor Diretor de Outorgas, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

Brasília-DF, 29 de outubro de 2015.

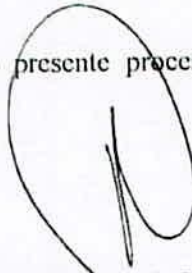

ÂNGELA AKEMI GOTO NAKAHORI
Chefe de Divisão


JOHN WEBER ROCHA
Coordenador-Geral de Convênios

DEOUT/SPR

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à apreciação da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR.

Brasília-DF, 29 de outubro de 2015.


RONEI SAGGIARO GLANZMANN
Diretor de Outorgas

GABINETE DO
GOVERNADOR

BAHIA
GOVERNO DO ESTADO

00055.002038 120 15 76



OFÍCIO/RG/DF/Nº 0070/2015

Brasília/DF, 15 de Setembro de 2015.

A Sua Ex^a. o Senhor Ministro do Estado Eliseu Padilha

C/c : Secretário Executivo Guilherme Ramalho

Conforme entendimento estabelecido; de ordem do Secretário Chefe da Casa Civil da Bahia Bruno Dauster encaminhamos a documentação para anuência deste Ministério para realização de intervenções de macro-drenagem na Bacia do Rio Ipitanga na região do Aeroporto de Salvador, nos limites dos Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, garantindo a segurança contra inundações, seja do Aeroporto como dos bairros e áreas circunvizinhas da cidade de Lauro de Freitas.

Na oportunidade, renovo a Vossa Senhoria os meus protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,


JONAS PAULO DE OLIVEIRA NERES
Representante do Governo da Bahia em Brasília

Ofício nº 33/2015/DIHAB

Salvador, 02 de Abril de 2015



A
INFRAERO
Dr. José Cassiano Ferreira Filho
M.D. Superintendente - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

C/C
JARBAS PINHEIRO MEIRA
Assessor da Superintendência Regional – SRCE

REF.: Anuência/Cessão de Uso de área – INFRAERO/SPU/GOV. ESTADO.

Assunto: Conforme reunião ocorrida em 1º/04/2015

Prezados Senhores,

Conforme tratativas o Governo do Estado da Bahia através da CONDER tem o propósito de realizar empreendimento de macrodrenagem denominado INTERVENÇÕES INTEGRADAS PARA O MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS NOS MUNICÍPIOS DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS - BAHIA.

As ações para mitigação das cheias nas áreas urbanas da Cidade de Lauro de Freitas – BA contemplam intervenções no Rio Ipitanga, canais de macrodrenagem e implantação de reservatórios de amortecimento com parques urbanos, dentre eles o RA-3 - Reservatório de Amortecimento 3.

Solicitamos a SPU – SUPERINTENDÊNCIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO Cessão Provisória e autorização para execução das obras na área da bacia RA- 03, localizado no rio Ipitanga trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m2, através do Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF de 18/03/2015, apensado a este.

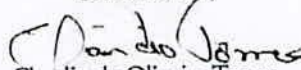
Através desta solicitamos a Infraero a Anuência visando à referida execução das obras comprometendo-se o Anuente e Cessionário Permanente a preservar esta bacia de detenção para a funcionalidade a que se destina conforme características apresentadas neste documento.

Anexo encontra-se o desenho (CIP-001-PB-DE-130-TP-002 R-00) do parque na área em questão com o destaque para as seguintes informações: cotas topográficas, cota de implantação do fundo do reservatório e cotas dos N.A. Máximo e N.A. de Segurança.

Ressaltamos que a brevidade desta Anuência é de relevante importância para a execução do projeto, tendo em vista o caráter de prevenção a desastres naturais no qual se enquadra esta intervenção.

Seguimos à disposição para os esclarecimentos que sejam necessários.

Cordialmente;


Claudio de Oliveira Torres
Superintendente

Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada

Ofício nº 33/2015/DIHAB

Salvador, 02 de Abril de 2014.

A
INFRAERO
Dr. José Cassiano Ferreira Filho
M.D. Superintendente - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

C/C
JARBAS PINHEIRO MEIRA
Assessor da Superintendência Regional – SRCE

REF.: Anuência/Cessão de Uso de área – INFRAERO/SPU/GOV. ESTADO.

Assunto: Conforme reunião ocorrida em 1º/04/2015

Prezados Senhores,

Conforme tratativas o Governo do Estado da Bahia através da CONDER tem o propósito de realizar empreendimento de macrodrenagem denominado INTERVENÇÕES INTEGRADAS PARA O MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS NOS MUNICÍPIOS DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS - BAHIA.

As ações para mitigação das cheias nas áreas urbanas da Cidade de Lauro de Freitas – BA contemplam intervenções no Rio Ipitanga, canais de macrodrenagem e implantação de reservatórios de amortecimento com parques urbanos, dentre eles o RA-3 - Reservatório de Amortecimento 3.

Solicitamos a SPU – SUPERINTENDÊNCIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO Cessão Provisória e autorização para execução das obras na área da bacia RA- 03, localizado no rio Ipitanga trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m2, através do Ofício nº 108/2015 – DIHAB/COREF de 18/03/2015, apensado a este.

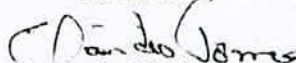
Através desta solicitamos a Infraero a Anuência visando à referida execução das obras comprometendo-se o Anuente e Cessionário Permanente a preservar esta bacia de detenção para a funcionalidade a que se destina conforme características apresentadas neste documento.

Anexo encontra-se o desenho (CIP-001-PB-DE-130-TP-002 R-00) do parque na área em questão com o destaque para as seguintes informações: cotas topográficas, cota de implantação do fundo do reservatório e cotas dos N.A. Máximo e N.A. de Segurança.

Ressaltamos que a brevidade desta Anuência é de relevante importância para a execução do projeto, tendo em vista o caráter de prevenção a desastres naturais no qual se enquadra esta intervenção.

Seguimos à disposição para os esclarecimentos que sejam necessários.

Cordialmente,


Claudio de Oliveira Torres
Superintendente

Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada



Ofício n.º 542/SBSV/2015



18369

Salvador, 13 de maio de 2015.

Senhor DEUSDETE FAGUNDES DE BRITO,
Diretor de Habitação e Urbanismo Integrada - DIHAB
Rua Edgar Santos, 936 – Narandiba.
Salvador/BA

Assunto: Informações para instalação de empreendimentos em artes sobre a jurisdição da INFRAERO.
Ref.: Ofício nº 104/2015-DIHAB/COREF

Prezado Senhor,

Em atenção ao documento da referência, encaminho algumas considerações da Superintendência de Negócios em Áreas Externas e Serviços Aéreos – DCES e da Superintendência de Aeroportos DAAA, na Sede da Infraero em Brasília.

- 1) A área pleiteada encontra-se em tratativas entre a Infraero e o Ministério Público do Estado da Bahia – MPE/BA desde 2011, com tratativas ainda em curso;
- 2) Sobre o tema, cumpre informar que a Infraero já noticiou ao Ministério Público a sua intenção na utilização da área em comento para desenvolvimento de empreendimentos comerciais;
- 3) Foi elaborado Estudo Técnico de Viabilidade Econômico, visando a exploração comercial da área em questão;
- 4) Ações estão sendo adotadas por parte da Infraero para que haja a concessão de uso da área, cujo instauração do processo licitatório está condicionada à finalização da prospecção de possíveis investidores interessados na exploração da referida área;
- 5) E destaca a importância financeira do projeto comercial em desenvolvimento para o Aeroporto de Salvador quanto para a Rede Infraero.

Pelos motivos expostos, as Superintendências acima citadas, juntamente com a Gerência de Negócios Comerciais – SVNC, se posicionam contrárias ao pleito de cessão da área em comento.

Atenciosamente,


JOSE CASSIANO FERREIRA FILHO
Superintendente do Aeroporto Internacional de Salvador
Deputado Luís Eduardo Magalhães

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães - SBSV
CEP 41510-055 - SALVADOR – BA - BRASIL
Fone: (0xx71) 3204-1799 Fax: (0xx71) 3204-1062
Homepage: <http://www.infraero.gov.br>



CONDER
Companhia de Desenvolvimento
Urbano do Estado da Bahia

Ofício nº 001 / 2015 – DIHAB/ COREF

Salvador, 12 de março de 2015.

A Superintendência do Aeroporto Internacional de Salvador

Sr. José Cassiano Ferreira Filho

Prezado Superintendente:

A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia/CONDER irá executar o empreendimento de macrodrenagem denominado Intervenção Integrada para o manejo de águas pluviais nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas – Bahia, conforme Nota Técnica e projeto anexo.

Para tanto, se faz necessário que essa instituição se manifeste sobre a dominialidade da área, a qual está prevista para a implantação do Reservatório de Amortecimento nº 03, conforme planta acostada.

A brevidade na resposta facilitará o início das obras que já se encontram com ordem de serviço assinada.

Ressaltamos que este assunto já fora abordado em reunião nessa Superintendência, datada de 08/10/2013, com a presença dos Srs: Ubiratan Cardoso, Dr. Claudio O. Torres pela CONDER, Dr. Cezar Wagner pela Casa Civil e Dr. Jarbas Pinheiro Meira por essa instituição.

Atenciosamente,


Deusdete Fagundes de Brito
Diretor de Habitação e Urbanização Integrada

 INFRAERO-SBSV
Prot. Ost. nº 1129
12/03/15 16:00

COPIA MARCADA 2015



Ofício n.º 542/SBSV/2015

Salvador, 13 de maio de 2015.

Senhor DEUSDETE FAGUNDES DE BRITO,
Diretor de Habitação e Urbanismo Integrada - DIHAB
Rua Edgar Santos, 936 – Narandiba.
Salvador/BA

Assunto: Informações para instalação de empreendimentos em artes sobre a jurisdição da INFRAERO.
Ref.: Ofício nº 104/2015-DIHAB/COREF

Prezado Senhor,

Em atenção ao documento da referência, encaminho algumas considerações da Superintendência de Negócios em Áreas Externas e Serviços Aéreos – DCES e da Superintendência de Aeroportos DAAA, na Sede da Infraero em Brasília.

- 1) A área pleiteada encontra-se em tratativas entre a Infraero e o Ministério Público do Estado da Bahia – MPE/BA desde 2011, com tratativas ainda em curso;
- 2) Sobre o tema, cumpre informar que a Infraero já noticiou ao Ministério Público a sua intenção na utilização da área em comento para desenvolvimento de empreendimentos comerciais;
- 3) Foi elaborado Estudo Técnico de Viabilidade Econômico, visando a exploração comercial da área em questão;
- 4) Ações estão sendo adotadas por parte da Infraero para que haja a concessão de uso da área, cujo instauração do processo licitatório está condicionada à finalização da prospecção de possíveis investidores interessados na exploração da referida área;
- 5) E destaca a importância financeira do projeto comercial em desenvolvimento para o Aeroporto de Salvador quanto para a Rede Infraero.

Pelos motivos expostos, as Superintendências acima citadas, juntamente com a Gerência de Negócios Comerciais – SVNC, se posicionam contrárias ao pleito de cessão da área em comento.

Atenciosamente,


JOSE CASSIANO FERREIRA FILHO
Superintendente do Aeroporto Internacional de Salvador
Deputado Luís Eduardo Magalhães

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães - SBSV
CEP 41510-055 - SALVADOR – BA - BRASIL
Fone: (0xx71) 3204-1799 Fax: (0xx71) 3204-1062
Homepage: <http://www.infraero.gov.br>



Fonte: Ortofoto, Leptotema (SICAL-PAIS, 2004)
 Base Cartográfica (CONDER, 2002)
 SISTEMA DE COORDENADA: SAD 1989 UTM ZONA 18S
 PROJEÇÃO: TRANSVERSA MERCATOR
 DATA: 18/02/2015
 Escala: 1:50,000
 Escala

BACIA DE DETENÇÃO - RA-3

• Vértices
 Poligonal de Projeto



MEMORIAL DESCRITIVO

PROJETO: RESERVATÓRIOS DE AMORTECIMENTO
ÁREA (m²): 146.262,33
PERÍMETRO (m): 1.558,41
ESTADO: BAHIA
MUNICÍPIO: SALVADOR

DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO

Partindo do ponto 1, definido pela coordenada plana UTM 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, referida ao meridiano central 39° WGR, Datum SIRGAS 2000, seguindo com distância de 41,013m e azimuth plano de 276°47'23,489", chega-se ao ponto 2 de coordenada 8573087,4509m norte e 570827,13131m leste, seguindo com distância de 73,648m e azimuth plano de 281°7'1,506", chega-se ao ponto 3 de coordenada 8573092,2998m norte e 570786,40596m leste, seguindo com distância de 11,159m e azimuth plano de 306°8'19,333", chega-se ao ponto 4 de coordenada 8573106,5002m norte e 570714,1402m leste, seguindo com distância de 13,56m e azimuth plano de 335°3'20,642", chega-se ao ponto 5 de coordenada 8573113,0808m norte e 570705,12863m leste, seguindo com distância de 49,278m e azimuth plano de 351°51'54,149", chega-se ao ponto 6 de coordenada 8573125,3763m norte e 570699,40974m leste, seguindo com distância de 148,442m e azimuth plano de 353°14'14,052", chega-se ao ponto 7 de coordenada 8573174,1587m norte e 570692,4366m leste, seguindo com distância de 258,727m e azimuth plano de 353°14'58,340", chega-se ao ponto 8 de coordenada 8573321,5675m norte e 570674,95632m leste, seguindo com distância de 20,819m e azimuth plano de 354°28'0,855", chega-se ao ponto 9 de coordenada 8573578,5009m norte e 570644,54416m leste, seguindo com distância de 5,506m e azimuth plano de 69°53'23,343", chega-se ao ponto 10 de coordenada 8573599,2232m norte e 570642,53674m leste, seguindo com distância de 13,887m e azimuth plano de 107°54'57,025", chega-se ao ponto 11 de coordenada 8573601,1163m norte e 570647,70685m leste, seguindo com distância de 28,789m e azimuth plano de 108°30'31,554", chega-se ao ponto 12 de coordenada 8573596,8443m norte e 570660,92079m leste, seguindo com distância de 26,143m e azimuth plano de 101°8'6,396", chega-se ao ponto 13 de coordenada 8573587,7053m norte e 570688,22026m leste, seguindo com distância de 26,106m e azimuth plano de 100°43'1,089", chega-se ao ponto 14 de coordenada 8573582,6566m norte e 570713,87079m leste, seguindo com distância de 16,611m e azimuth plano de 111°5'59,155", chega-se ao ponto 15 de coordenada 8573577,802m norte e 570739,52133m leste, seguindo com distância de 40,036m e azimuth plano de 105°46'53,967", chega-se ao ponto 16 de coordenada 8573571,8222m norte e 570755,01847m leste, seguindo com distância de 25,719m e azimuth plano de 108°58'14,087", chega-se ao ponto 17 de coordenada 8573560,9336m norte e 570793,54528m leste, seguindo com distância de 35,65m e azimuth plano de 105°35'58,188", chega-se ao ponto 18 de coordenada 8573552,5726m norte e 570817,86778m leste, seguindo com distância de 41,812m e azimuth plano de 104°32'36,932", chega-se ao ponto 19 de coordenada 8573542,9858m norte e



570852,20493m leste, seguindo com distância de 22,765m e azimuth plano de 108°25'21,528", chega-se ao ponto 20 de coordenada 8573532,486m norte e 570892,67754m leste, seguindo com distância de 39,168m e azimuth plano de 110°43'25,795", chega-se ao ponto 21 de coordenada 8573525,2917m norte e 570914,27589m leste, seguindo com distância de 35,015m e azimuth plano de 119°15'12,761", chega-se ao ponto 22 de coordenada 8573511,4315m norte e 570950,90989m leste, seguindo com distância de 20,517m e azimuth plano de 132°17'23,351", chega-se ao ponto 23 de coordenada 8573494,3207m norte e 570981,45892m leste, seguindo com distância de 25,431m e azimuth plano de 141°36'50,305", chega-se ao ponto 24 de coordenada 8573480,5155m norte e 570996,63613m leste, seguindo com distância de 21,534m e azimuth plano de 108°25'21,574", chega-se ao ponto 25 de coordenada 8573460,5813m norte e 571012,42788m leste, seguindo com distância de 16,615m e azimuth plano de 141°38'3,594", chega-se ao ponto 26 de coordenada 8573453,7758m norte e 571032,85873m leste, seguindo com distância de 31,316m e azimuth plano de 140°55'43,057", chega-se ao ponto 27 de coordenada 8573440,7483m norte e 571043,17151m leste, seguindo com distância de 21,803m e azimuth plano de 142°38'28,168", chega-se ao ponto 28 de coordenada 8573416,4358m norte e 571062,90956m leste, seguindo com distância de 13,349m e azimuth plano de 123°24'49,424", chega-se ao ponto 29 de coordenada 8573399,1058m norte e 571076,13963m leste, seguindo com distância de 8,931m e azimuth plano de 111°49'38,161", chega-se ao ponto 30 de coordenada 8573391,755m norte e 571087,282m leste, seguindo com distância de 126,255m e azimuth plano de 215°11'44,855", chega-se ao ponto 31 de coordenada 8573388,4343m norte e 571095,57289m leste, seguindo com distância de 21,954m e azimuth plano de 256°44'55,435", chega-se ao ponto 32 de coordenada 8573285,2604m norte e 571022,80306m leste, seguindo com distância de 27,32m e azimuth plano de 237°35'51,044", chega-se ao ponto 33 de coordenada 8573280,2279m norte e 571001,43319m leste, seguindo com distância de 33,36m e azimuth plano de 214°44'53,528", chega-se ao ponto 34 de coordenada 8573265,588m norte e 570978,36648m leste, seguindo com distância de 31,789m e azimuth plano de 204°19'11,658", chega-se ao ponto 35 de coordenada 8573238,177m norte e 570959,35206m leste, seguindo com distância de 70,527m e azimuth plano de 203°44'16,849", chega-se ao ponto 36 de coordenada 8573209,2085m norte e 570946,26018m leste, seguindo com distância de 24,277m e azimuth plano de 209°30'32,348", chega-se ao ponto 37 de coordenada 8573144,6482m norte e 570917,86908m leste, seguindo com distância de 23,77m e azimuth plano de 226°12'6,166", chega-se ao ponto 38 de coordenada 8573123,5208m norte e 570905,91142m leste, seguindo com distância de 23,772m e azimuth plano de 239°20'26,529", chega-se ao ponto 39 de coordenada 8573107,0692m norte e 570888,75478m leste, seguindo com distância de 19,304m e azimuth plano de 253°51'12,966", chega-se ao ponto 40 de coordenada 8573094,9469m norte e 570868,30548m leste, seguindo com distância de 22,731m e azimuth plano de 264°37'45,941", chega-se ao ponto 1 de coordenada 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, ponto inicial da descrição deste perímetro.

Ofício nº 108/ 2015 – DIHAB/ COREF

Salvador, 18 de março de 2015.

Ilustríssima Senhora

Dra. Claudia Meire Cunha de Salles

Superintendente

Superintendência do Patrimônio da União – SPU / BA

18 03 2015
cc

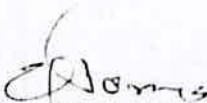
Senhora Superintendente:

A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia/ CONDER, irá executar o empreendimento de macrodrenagem denominada Intervenção Integrada para o Manejo de Águas Pluviais, nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas – Bahia, conforme Nota Técnica e Projeto anexos.

Considerando que o projeto será composto também por 06 (seis) bacias de retenção, como consta na referida Nota Técnica; solicitamos autorização para execução das obras na área da bacia RA-03, localizado no rio Ipitanga trecho da Av. Dois de Julho, Lauro de Freitas, medindo 146.262,33 m², área de propriedade da União.

Ressaltamos que a brevidade da autorização, será de relevante importância para agilidade da execução do projeto, tendo em vista, o mesmo já se encontrar com recursos liberados pela CAIXA, e Ordem de Serviço assinada.

Atenciosamente,


Claudio de Oliveira Torres

Superintendente

Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada



570852,20493m leste, seguindo com distância de 22,765m e azimuth plano de 108°25'21,528", chega-se ao ponto 20 de coordenada 8573532,486m norte e 570892,67754m leste, seguindo com distância de 39,168m e azimuth plano de 110°43'25,795", chega-se ao ponto 21 de coordenada 8573525,2917m norte e 570914,27589m leste, seguindo com distância de 35,015m e azimuth plano de 119°15'12,761", chega-se ao ponto 22 de coordenada 8573511,4315m norte e 570950,90989m leste, seguindo com distância de 20,517m e azimuth plano de 132°17'23,351", chega-se ao ponto 23 de coordenada 8573494,3207m norte e 570981,45892m leste, seguindo com distância de 25,431m e azimuth plano de 141°36'50,305", chega-se ao ponto 24 de coordenada 8573480,5155m norte e 570996,63613m leste, seguindo com distância de 21,534m e azimuth plano de 108°25'21,574", chega-se ao ponto 25 de coordenada 8573460,5813m norte e 571012,42788m leste, seguindo com distância de 16,615m e azimuth plano de 141°38'3,594", chega-se ao ponto 26 de coordenada 8573453,7758m norte e 571032,85873m leste, seguindo com distância de 31,316m e azimuth plano de 140°55'43,057", chega-se ao ponto 27 de coordenada 8573440,7483m norte e 571043,17151m leste, seguindo com distância de 21,803m e azimuth plano de 142°38'28,168", chega-se ao ponto 28 de coordenada 8573416,4358m norte e 571062,90956m leste, seguindo com distância de 13,349m e azimuth plano de 123°24'49,424", chega-se ao ponto 29 de coordenada 8573399,1058m norte e 571076,13963m leste, seguindo com distância de 8,931m e azimuth plano de 111°49'38,161", chega-se ao ponto 30 de coordenada 8573391,755m norte e 571087,282m leste, seguindo com distância de 126,255m e azimuth plano de 215°11'44,855", chega-se ao ponto 31 de coordenada 8573388,4343m norte e 571095,57289m leste, seguindo com distância de 21,954m e azimuth plano de 256°44'55,435", chega-se ao ponto 32 de coordenada 8573285,2604m norte e 571022,80306m leste, seguindo com distância de 27,32m e azimuth plano de 237°35'51,044", chega-se ao ponto 33 de coordenada 8573280,2279m norte e 571001,43319m leste, seguindo com distância de 33,36m e azimuth plano de 214°44'53,528", chega-se ao ponto 34 de coordenada 8573265,588m norte e 570978,36648m leste, seguindo com distância de 31,789m e azimuth plano de 204°19'11,658", chega-se ao ponto 35 de coordenada 8573238,177m norte e 570959,35206m leste, seguindo com distância de 70,527m e azimuth plano de 203°44'16,849", chega-se ao ponto 36 de coordenada 8573209,2085m norte e 570946,26018m leste, seguindo com distância de 24,277m e azimuth plano de 209°30'32,348", chega-se ao ponto 37 de coordenada 8573144,6482m norte e 570917,86908m leste, seguindo com distância de 23,77m e azimuth plano de 226°12'6,166", chega-se ao ponto 38 de coordenada 8573123,5208m norte e 570905,91142m leste, seguindo com distância de 23,772m e azimuth plano de 239°20'26,529", chega-se ao ponto 39 de coordenada 8573107,0692m norte e 570888,75478m leste, seguindo com distância de 19,304m e azimuth plano de 253°51'12,966", chega-se ao ponto 40 de coordenada 8573094,9469m norte e 570868,30548m leste, seguindo com distância de 22,731m e azimuth plano de 264°37'45,941", chega-se ao ponto 1 de coordenada 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, ponto inicial da descrição deste perímetro.



MEMORIAL DESCRITIVO

PROJETO: RESERVATÓRIOS DE AMORTECIMENTO
ÁREA (m²): 146.262,33
PERÍMETRO (m): 1.558,41
ESTADO: BAHIA
MUNICÍPIO: SALVADOR

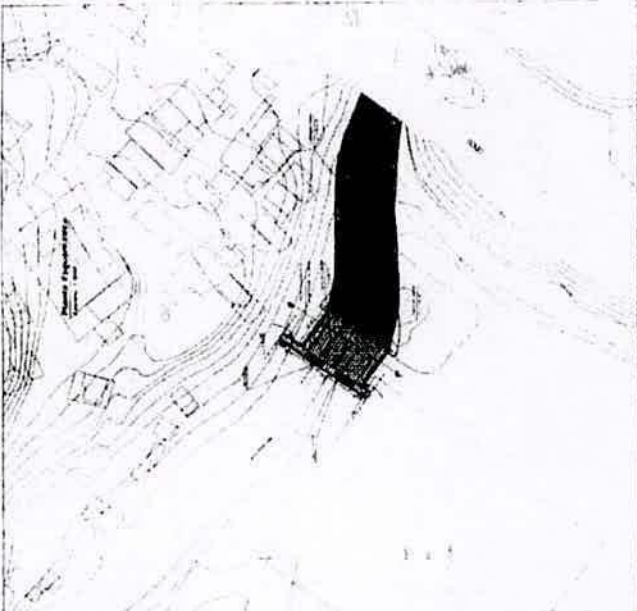
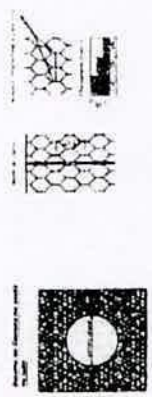
DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO

Partindo do ponto 1, definido pela coordenada plana UTM 8573089,5785m norte e 570849,76248m leste, referida ao meridiano central 39° WGr, Datum SIRGAS 2000, seguindo com distância de 41,013m e azimuth plano de 276°47'23,489", chega-se ao ponto 2 de coordenada 8573087,4509m norte e 570827,13131m leste, seguindo com distância de 73,648m e azimuth plano de 281°7'1,506", chega-se ao ponto 3 de coordenada 8573092,2998m norte e 570786,40596m leste, seguindo com distância de 11,159m e azimuth plano de 306°8'19,333", chega-se ao ponto 4 de coordenada 8573106,5002m norte e 570714,1402m leste, seguindo com distância de 13,56m e azimuth plano de 335°3'20,642", chega-se ao ponto 5 de coordenada 8573113,0808m norte e 570705,12863m leste, seguindo com distância de 49,278m e azimuth plano de 351°51'54,149", chega-se ao ponto 6 de coordenada 8573125,3763m norte e 570699,40974m leste, seguindo com distância de 148,442m e azimuth plano de 353°14'14,052", chega-se ao ponto 7 de coordenada 8573174,1587m norte e 570692,4366m leste, seguindo com distância de 258,727m e azimuth plano de 353°14'58,340", chega-se ao ponto 8 de coordenada 8573321,5675m norte e 570674,95632m leste, seguindo com distância de 20,819m e azimuth plano de 354°28'0,855", chega-se ao ponto 9 de coordenada 8573578,5009m norte e 570644,54416m leste, seguindo com distância de 5,506m e azimuth plano de 69°53'23,343", chega-se ao ponto 10 de coordenada 8573599,2232m norte e 570642,53674m leste, seguindo com distância de 13,887m e azimuth plano de 107°54'57,025", chega-se ao ponto 11 de coordenada 8573601,1163m norte e 570647,70685m leste, seguindo com distância de 28,789m e azimuth plano de 108°30'31,554", chega-se ao ponto 12 de coordenada 8573596,8443m norte e 570660,92079m leste, seguindo com distância de 26,143m e azimuth plano de 101°8'6,396", chega-se ao ponto 13 de coordenada 8573587,7053m norte e 570688,22026m leste, seguindo com distância de 26,106m e azimuth plano de 100°43'1,089", chega-se ao ponto 14 de coordenada 8573582,6566m norte e 570713,87079m leste, seguindo com distância de 16,611m e azimuth plano de 111°5'59,155", chega-se ao ponto 15 de coordenada 8573577,802m norte e 570739,52133m leste, seguindo com distância de 40,036m e azimuth plano de 105°46'53,967", chega-se ao ponto 16 de coordenada 8573571,8222m norte e 570755,01847m leste, seguindo com distância de 25,719m e azimuth plano de 108°58'14,087", chega-se ao ponto 17 de coordenada 8573560,9336m norte e 570793,54528m leste, seguindo com distância de 35,65m e azimuth plano de 105°35'58,188", chega-se ao ponto 18 de coordenada 8573552,5726m norte e 570817,86778m leste, seguindo com distância de 41,812m e azimuth plano de 104°32'36,932", chega-se ao ponto 19 de coordenada 8573542,9858m norte e

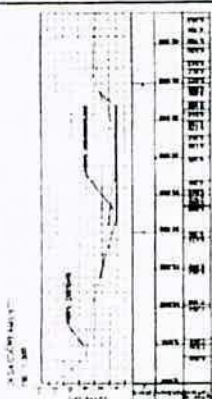
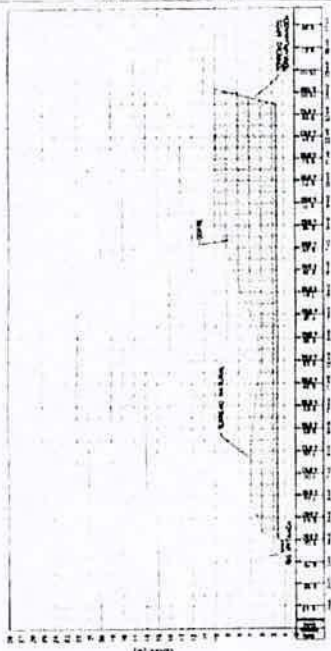
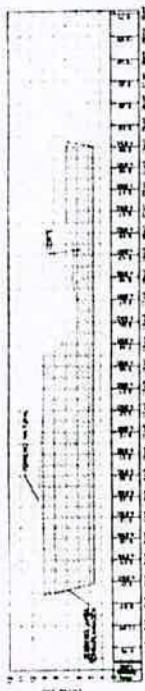
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1. O presente projeto tem por objeto a construção de uma pista de pouso e decolagem, com uma extensão de 1.000 metros, e uma largura de 60 metros, localizada no município de São Paulo, Estado de São Paulo.

2. O projeto foi elaborado em conformidade com as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e com as especificações da Comissão de Aeronáutica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).



SEDUR



APRESENTAÇÃO



RESERVATÓRIO DE AMOTECIMENTO 3

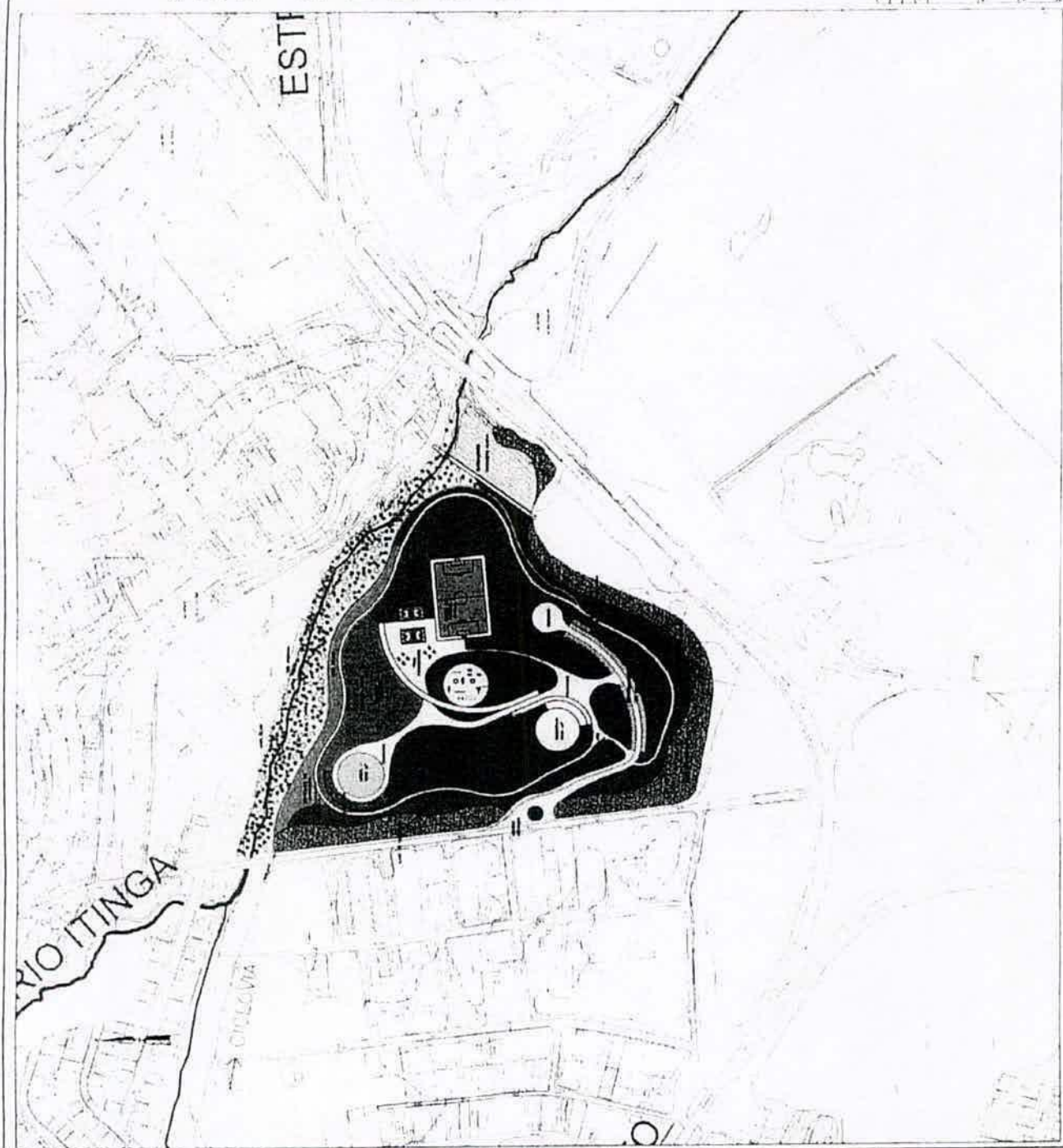
SEDUR

Calvinho do Estado da Bahia

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL



ESPECIFICACAO DA VEGETACAO

FORMAÇÃO NATIVA - 5.000 m²

PLANTIO DE ESPÉCIES DE VEGETAÇÃO
DE MANGUEZAL - 5.000 m²

PLANTIO DE ESPÉCIES DE VEGETAÇÃO
DE CAATINGA - 9.000 m²FORRACÃO NÃO PISOTEÁVEL - 16 MG/m²

PLANTIO DE ESPÉCIES DE VEGETAÇÃO

ILHAS DE VEGETAÇÃO
DE MATA ATLÂNTICA - 15.000 m²GRAMADO - 19.000 m²

0-1000

1000

三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。

10/10/2015 10:10:22 AM

Source: The author.

1000

Copyright © 2004 John Wiley & Sons, Ltd.

0 100 50 100m

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

[illegible]

SEDUR

Governo da

1990

© 2000 Blackwell Science Ltd

3

10

1997

7C

ia

13

a

R

ep

17

54

2

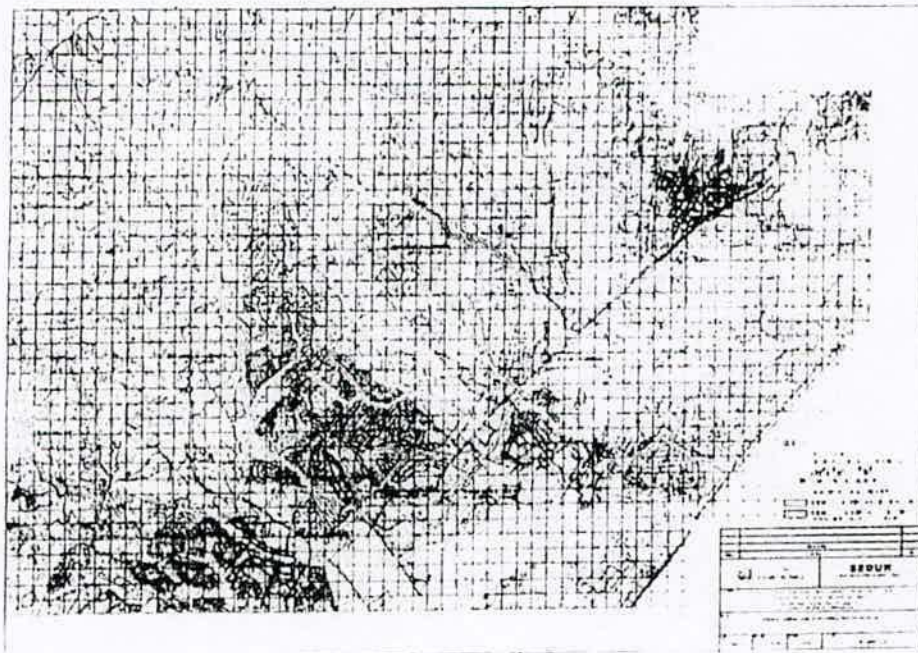


BAHIA
GOVERNO DO ESTADO

NOTA TÉCNICA ESPECÍFICA

CONDER

Arranjo Geral do Empreendimento



2. POPULAÇÃO BENEFICIADA: 157.000 habitantes / 47.575 famílias.
3. INVESTIMENTOS: R\$ 188.382.187,50 (PAC/FGTS + 5% contrapartida Gov. Est.)
4. PRAZO DE EXECUÇÃO: 24 meses
5. CONTRATO CONDER: 102/14 – Publicado no D.O.E. em 29/08/2014
6. ORDEM DE SERVIÇO: 27/10/2014
6. STATUS: Contrato Ativo / Em Execução

Claudio de Oliveira Torres
Superintendente
DIHAB - CONDER

- Aumento da capacidade de escoamento da calha do rio Ipitanga
- Ampliação da seção do Rio Ipitanga através do desassoreamento do trecho entre a segunda ponte da Estrada do Coco e sua foz no Rio Joanes;
- Implantação de quatro bueiros tipo *tunnel liner* (método não destrutivo) com diâmetro de 2,20 m na segunda ponte da Estrada do Coco.
- Implantação de parques isolados e parque linear
 - Parque Sítio das Palmeiras (RA-1); Parque Beira Rio (RA-2); Parque Rosa dos Ventos (RA-3); Parque Alameda dos Ingazeiros (RA-4); Parque da Mata (RA-5); Parque das Águas (RA-6); Parque Linear do Rio Ipitanga.
- Implantação de Canais de Macrodrenagem

Além da intervenção requerida no Rio Ipitanga – corpo receptor e linha de escape da drenagem de Lauro de Freitas - afigura-se necessário executar as obras indicadas no

Quadro, apresentado a seguir. Trata-se de uma série de pequenos canais que recebem a micro drenagem e encaminham a descarga correspondente para o Rio Ipitanga. Esses canais se desenvolvem no interior do perímetro urbano quase sempre paralelos ao sistema viário, cruzando as vias transversais que delimitam as quadras. Nessas passagens receberão laje de tampa para permitir a circulação. Essa disposição de modo geral é favorável à manutenção, principalmente a limpeza.

Quadro – Relação dos Canais de Macrodrenagem

BACIA	ÁREA (km²)	VAZÃO Q ₇₀ (m³/s)	CANAL	
			L (m)	SEÇÃO
Jaragua	0,61	7,90	755,00	retangular
Santa Julia	0,18	2,91	460,00	retangular
Jardim dos Pássaros	0,55	7,02	870,00	retangular
Xangô Oxalá	0,23	3,578	382,00	retangular
Cajá da Urbs	1,30	6,10	1 565,00	retangular
Fazenda	0,53	6,88	222,00	retangular
Horto	0,35	3,29	704,00	retangular
Lagoa dos Patos	0,55	4,56	1 140,00	retangular
Japonês	0,24	2,61	767,00	retangular



BAHIA
GOVERNO DO ESTADO

NOTA TÉCNICA ESPECÍFICA

CONDER
Comissão de Desenvolvimento
Urbanístico do Estado da Bahia

AÇÃO / OBJETO: RDC-Contratação Integrada para elaboração de projetos, básico e executivo, e execução de obras de intervenções integradas de manejo de águas pluviais no rio Ipitanga e afluentes, nos municípios de Lauro de Freitas/Salvador- BA.

MUNICÍPIO:

Salvador/Lauro de Freitas

CONTRATO CEF Nº 406146-41

ELABORADO POR:
CONDER/Dihab

DATA DA INFORMAÇÃO:
Março / 2015

1. INFORMAÇÕES TÉCNICAS:

1. VISÃO GERAL DAS INTERVENÇÕES:

➤ Implantação de 6 reservatórios de amortecimento (bacias de retenção)

- Bacia de Retenção 1 (RA-1) – localizado no Rio Ipitanga, próximo a Barragem Ipitanga I;
- Bacia de Retenção 2 (RA-2)– localizado no Rio Ipitanga, 0,7 km a jusante do reservatório anterior;
- Bacia de Retenção 3 (RA-3)– localizado no Rio Ipitanga a montante das adutoras na primeira ponte da Estrada do Coco;
- Bacia de Retenção 4 (RA-4) – localizado no Rio Ipitanga, 2,5 km a jusante do reservatório anterior;
- Bacia de Retenção 5 (RA-5) – localizado no Rio Itinga ou Areia, aproximadamente 1,8 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
- Bacia de Retenção 6 (RA-6)– localizado no Rio Caji-Picuaia, aproximadamente 1,0 km a montante da confluência com o Rio Ipitanga;
- Aumento da macro-rugosidade do Rio Ipitanga.



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Gabinete do Ministro
Assessoria Técnica



Despacho n.º 509/2015/GM/SAC-PR

Protocolo n. 00055.002038/2015-76



Em 11 de dezembro de 2015.

À Secretaria-Executiva,

Restituo os autos, tendo em vista a expedição do “Aviso n. 75/2015/SAC-PR”, de 9 de dezembro de 2015, endereçado a Sua Excelência o Senhor NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO, Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, que trata da Transferência patrimonial de parte do imóvel da união em que se localiza o Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia.

MARCO DELGADO
Chefe de Gabinete do Ministro, Interino



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Secretaria-Executiva
SCS Quadra 9 Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar
70308-200 - Brasília-DF
(61) 3311-7228 - secretaria.executiva@aviacaocivil.gov.br



Ofício n.º 427/SE/SAC-PR

Brasília, 11 de dezembro de 2015.

Ao Senhor

ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE

Presidente da Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária - Infraero

Estrada do Aeroporto, Setor de Concessionárias, Lote 5, Edifício Sede

71680-050 – Brasília-DF

Assunto: Transferência patrimonial de parte do imóvel da União em que se localiza o Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), localizado no Município de Salvador – BA.

Anexos: I – Cópia do Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015; e
II – Cópia da Planta e memorial descritivo de parte da área do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV).

Senhor Presidente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, informo a Vossa Senhoria que esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) recebeu solicitação oriunda do Estado da Bahia, por meio do Ofício RG/DF nº 0070/2015, de 15 de setembro 2015, cópia anexa, acerca da disponibilização de parte de um imóvel da União integrante do Aeroporto Internacional de Salvador – Luís Eduardo Magalhães (SBSV), a fim de que seja utilizado para viabilizar a integral execução do Projeto de Macrodrenagem da Bacia do Rio Ipitanga, cujo intuito finalístico é garantir a segurança contra inundações dos bairros e áreas circunvizinhas do referido aeroporto.

2. Desta feita, esta SAC-PR solicitou ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), por meio do Aviso Ministerial nº 75/2015/SAC-PR, de 9 de dezembro de 2015, cópia anexa, o início dos procedimentos tendentes à transferência, pela Secretaria do Patrimônio da União – SPU/Sede, do referido imóvel ao Estado do Bahia para utilização no projeto em comento, bem como informou que a mesma área será excluída do sítio aeroportuário no novo zoneamento civil/militar em fase de elaboração com o Comando da Aeronáutica (COMAER).

3. Assim, informo, ainda, que esta Pasta não se opõe ao pleito em questão, e ao considerar a relevância e interesse social do aludido projeto estadual, bem como por se tratar de aeroporto incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND), e a fim de viabilizar, com a prioridade solicitada, a disponibilização provisória da posse do imóvel em favor do referido ente estadual, até que ocorra a sua efetiva transferência patrimonial pela SPU/Sede, solicito que seja avaliada a possibilidade de firmar, com o Estado da Bahia, instrumento jurídico que possibilite a transferência imediata da posse do referido imóvel, devendo, para tanto, serem alinhadas com o Estado as cláusulas necessárias para o referido instrumento.

4. Por fim, coloco esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



GUILHERME WALDER MORA RAMALHO

Secretário-Executivo da
Secretaria de Aviação Civil da
Presidência da República





PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria-Executiva



DESPACHO
00055.002038/2015-76

Em 15 de dezembro de 2015.

Ao Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil

Restituo a Vossa Senhoria os autos do processo em epígrafe, acompanhado do Despacho n.º 509/2015/GM/SAC-PR, de 11 de dezembro de 2015, que transmite cópia do Aviso n.º 75/2015/SAC-PR, de 9 de dezembro de 2015, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), e tendo em vista a expedição do Ofício n.º 427/SE/SAC-PR, de 11 de dezembro de 2015, à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), cópia anexa.

Respeitosamente,

CLÁUDIA KATTAR
Chefe de Gabinete



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil



Processo nº 00055.002038/2015-76

Da: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil

Para: Departamento de Outorgas - DEOUT

Assunto: **Solicitação do Estado da Bahia de anuência para realização de intervenções de macrodrenagem na Bacia do Rio Ipitanga, na região do Aeroporto Internacional de Salvador – Luís Eduardo Magalhães (SBSV), nos limites dos Municípios de Salvador/BA e Lauro de Freitas/BA.**

DESPACHO Nº 1.123/2015/SPR/SAC-PR

Tendo em vista o despacho da Secretaria-Executiva à fl. 139, encaminho o processo em epígrafe para providências cabíveis.

Brasília, 15 de dezembro de 2015.

LUCIANA DE ALMEIDA NETO
Chefe de Gabinete substituta



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
Secretaria de Infraestrutura



Salvador, 07 de março de 2016.

Of. GASEC nº 66 /2016

Ref.: **Regularização fundiária na área aeroportuária de Salvador – BA.**

Senhor Diretor,

Encaminho a V. Sa. para conhecimento e providências subsequentes, copia do OF. GASEC Nº 108/2016, oriundo da Secretaria de Desenvolvimento Urbano deste Estado da Bahia, acompanhado de uma via do Projeto Geométrico da linha 2, do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, cujo traçado passa nas imediações do Aeroporto de Salvador. Conforme informado no corpo do referido Ofício, o assunto já foi objeto de tratativas junto ao Comando da Base Aérea de Salvador, que não apresentou objeções técnicas ao traçado pretendido.

Atenciosamente,

MARCUS CAVALCANTI
Secretário

Ao Senhor
RONEI SAGGIORO GLANZMANN
Diretor de Outorgas
Departamento de Outorgas
Secretaria de Aviação Civil
Brasília - DF

ITABOCA 14/12/16
7180



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
GABINETE DO SECRETÁRIO



OF. GASEC Nº 082016

Salvador, 11 de fevereiro de 2016.

A Sua Senhoria o Senhor
MARCOS BENICIO FOLTZ CAVALCANTE
Secretário
Secretaria de Infraestrutura

A SIT
DR. Deisson Oliveira
Para promulgação
Em 25/02/16

Ref: **Projeto da Linha 2 do SMSL – regularização fundiária na área Aeroportuária**

Prezado Senhor,

Ivan Barbosa
Chefe de Gabinete
SEINFRA

Cumprimentamos V. Senhoria, ao tempo encaminhamos duas vias do Projeto Geométrico da Linha 2 da região Aeroportuária, elaborado pela CCR Metrô Bahia no âmbito do Contrato de Concessão para Implantação e Operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, para as devidas tratativas junto à Secretaria de Aviação Civil – SAC.

Informamos que esta Secretaria, em conjunto com a Companhia de Transportes da Bahia – CTB, já realizou diversas reuniões com o Comando da Base Aérea, desde outubro de 2014, não tendo sido registrada qualquer objeção técnica ao traçado e à localização das estruturas, restando o entendimento para negociação fundiária e posterior liberação da área para início das obras.

Renovamos, nesta oportunidade, nossos protestos de elevada estima e consideração, ao tempo em que nos colocamos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

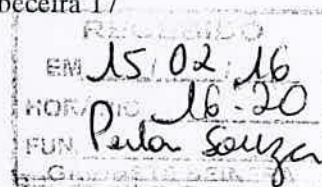
Atenciosamente,


Carlos Martins Marques de Santana
Secretário

ANEXOS:

1. Memorial Descritivo
2. Planta da Área de Influência _Sítio Aeroportuário 1
3. Planta da Área de Influência _Sítio Aeroportuário 2
4. Estudo Conceitual – Opção sem Trincheira com a Afastamento da Cabeceira 17

C/C Sr. Eduardo Copello
Presidente da Companhia de Transportes do Estado da Bahia - CTB



	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202	Rev. 0
			Data 25/01/2016	Folha 1 de 8

Memorial descritivo do Projeto

Emitente 	Código interno:
---	-----------------



Título
Nota Técnica – Áreas de interesse na região do Aeroporto

Documentos de Referência

Documentos Resultantes

Observações

					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
0	25/01/16	Emissão inicial	LF		/ /
Rev.	Data	Descrição da Revisão	Emitente	Verif.	Aprovação
					CTB

Emissão Inicial							
	Elaboração	Visto	Verificação	Visto	Aprovação		Assinatura

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Desenvolvimento Urbano SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202	Rev. 0
			Data 25/01/2016	Folha 2 de 8

1. Objetivos

Este documento tem como objetivo apresentar a descrição do projeto das vias principais do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas - SMSLF na região do Sítio Aeroportuário, com ênfase aos impactos quanto à cessão de áreas ao Governo do Estado da Bahia.

2. Descrição do Projeto

A via permanente percorre em nível o canteiro central da Av. Carybé, utiliza o atual viaduto da BA-099 sentido norte para transpor as vias de acesso ao Aeroporto. Logo após o bambuzal, transpõe o Rio Ipitanga através de nova ponte a direita da existente e percorre ao fundo dos comércios existentes (Cresauto, Mc Donalds, Bahia Luz e Honda) finalizando o trecho próximo a Av. 2 de julho.

A utilização da pista da BA-099 sentido sul é necessária em função das restrições do cone de aproximação da pista secundária do Aeroporto Dep. Luis Eduardo Magalhães, com isso esta pista será deslocada e feita a reformulação do viário de acesso ao Aeroporto.



Fig. 1 - Adequações no acesso ao Aeroporto e deslocamento da pista da BA-099

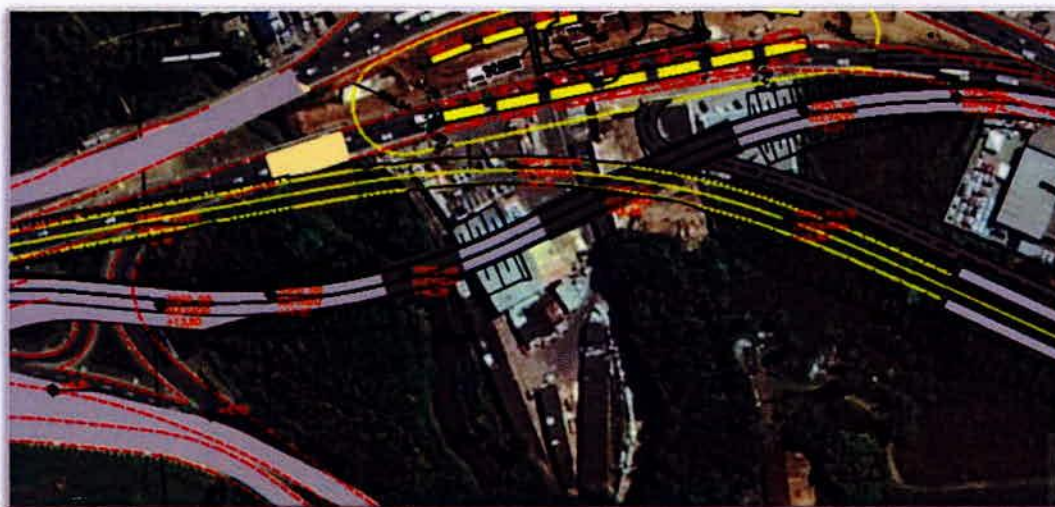


Fig. 2 - Transposição da pista da BA-099 sobre a via permanente na região da atual

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Desenvolvimento Urbano SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202	Rev. 0
			Data 25/01/2016	Folha 3 de 8

Ao final do trecho encontra-se Pátio de trens com previsão de uma edificação com salas operacionais e estacionamento para 6 composições de 4 carros ou 4 composições de 6 carros. O acesso rodoviário a esta instalação será feito através da Av. 2 de Julho.



Fig. 3 - Pátio de trens

3. Áreas federais de interesse

Com base no documento **SV.19_003.06_15395_04-AEROPORTO GERAL - Perimetro com ortofotoimagem REV04** fornecido pela Infraero, foi possível identificar os limites da propriedade do Sítio Aeroportuário. Este documento também forneceu a linha de separação entre a área sob responsabilidade da Infraero e a área sob responsabilidade da Base Aérea.

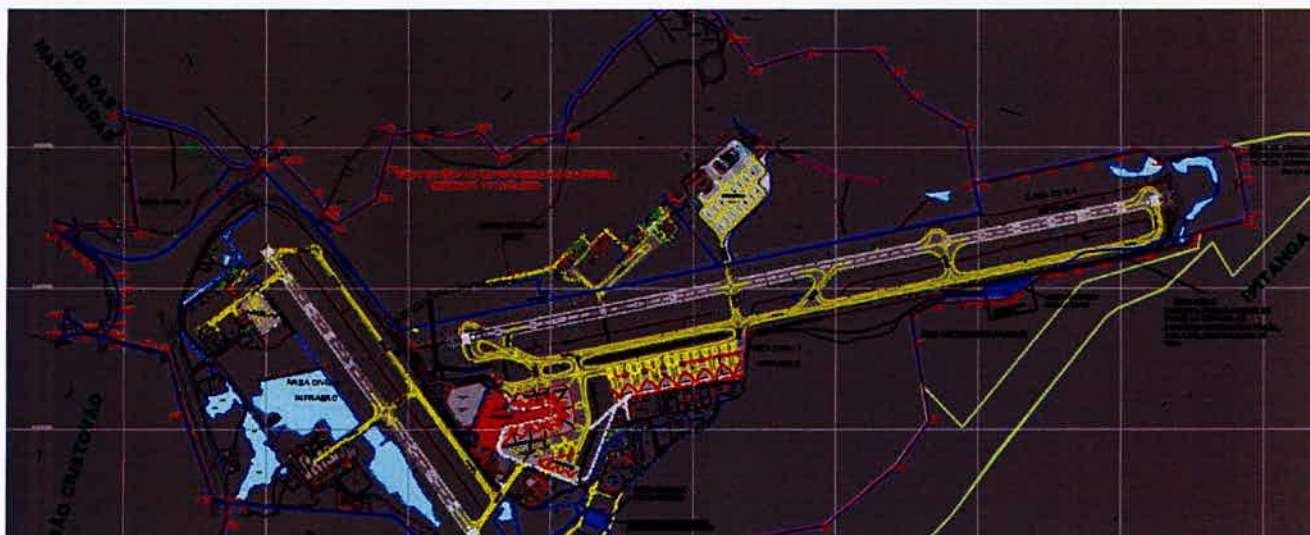


Fig. 4 - Imagem do documento SV.19_003.06_15395_04-Rev04

Foi feita a sobreposição do projeto de implantação do metrô sobre a planta fornecida pela Infraero. Assim, foi possível classificar as áreas de interesse em 3 categorias:

- ☐ Áreas para "Regularização" dentro do limite da Infraero: são áreas que, embora estejam dentro da Poligonal da Infraero, hoje são ocupadas com logradouros públicos (Av. Carybé, Complexo Viário 2 de Julho). É o caso da Área 1, indicada na Figura 5 a seguir.

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Desenvolvimento Urbano SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 4 de 8
---	--	---	--	---

- Áreas para "Regularização" dentro do limite da Base Aérea: são áreas que, embora estejam dentro da Poligonal da Base Aérea, hoje são ocupadas com logradouros públicos (BA-099 – Estrada do Côco, Av. Ten. Frederico Gustavo dos Santos, Av. 2 de Julho). É o caso das Áreas 2, 3 e 4 indicadas nas Figura 6 e 7 a seguir.
- Áreas para Cessão ao Governo do Estado da Bahia dentro do limite da Base Aérea: são áreas dentro da Poligonal da Base Aérea, ocupadas atualmente pela própria base ou por seus permissionários. É o caso das áreas 5, 6 e 7, indicadas nas Figura 6 e 7 a seguir.

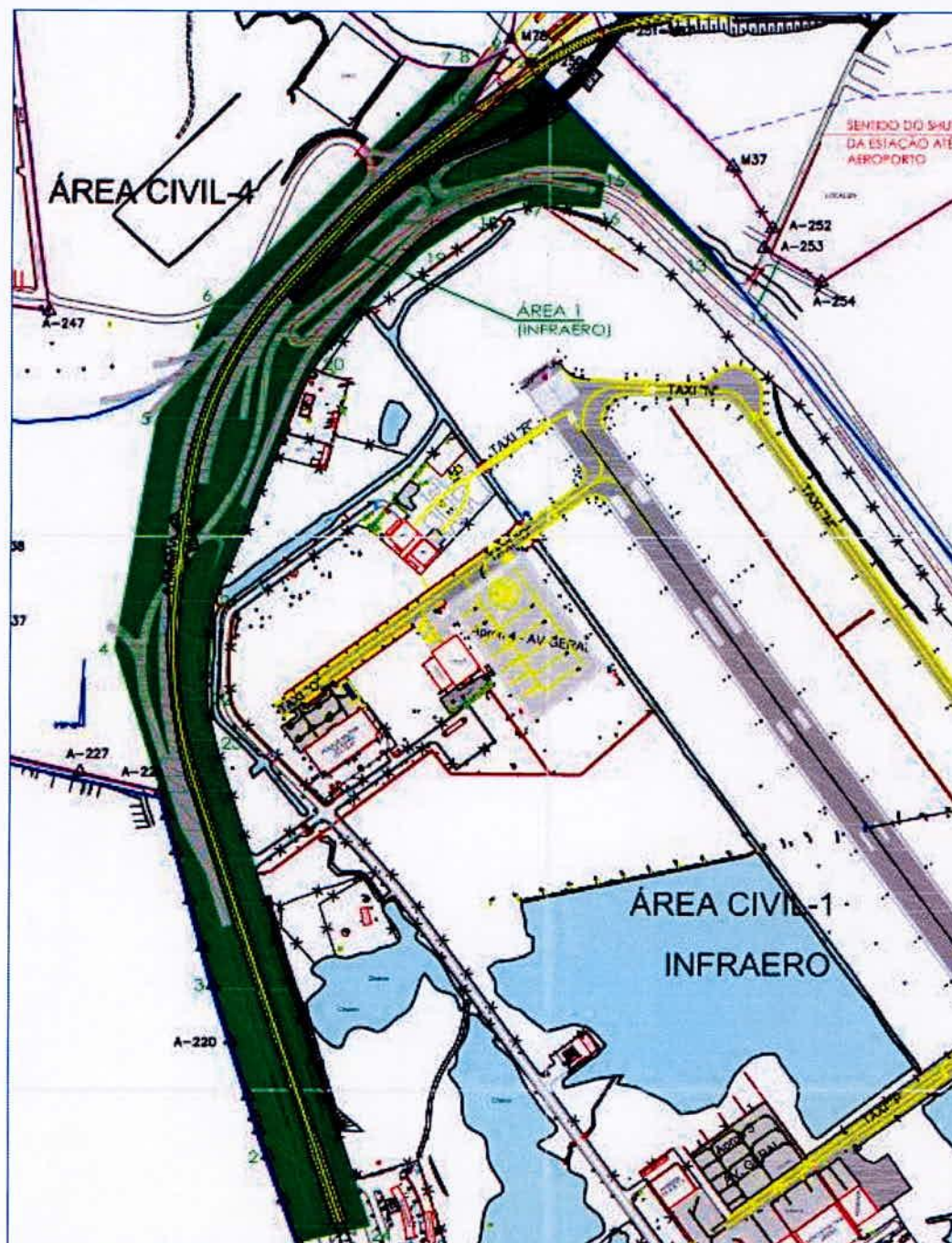


Fig. 5 - Áreas de interesse dentro do limite da Infraero.

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 5 de 8
---	--	--	--	---

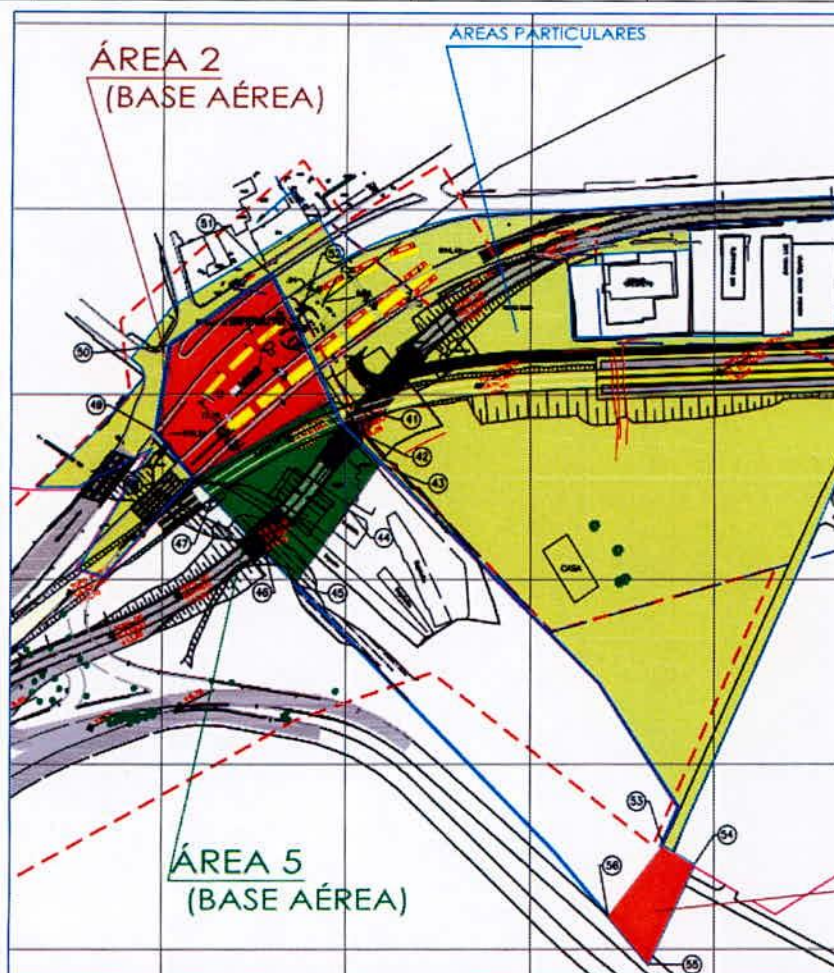


Fig. 6 – Áreas de interesse dentro do limite da Base Aérea – Parte 1. Tratam-se das áreas em vermelho e verde. As áreas em amarelo pertencem a particulares.

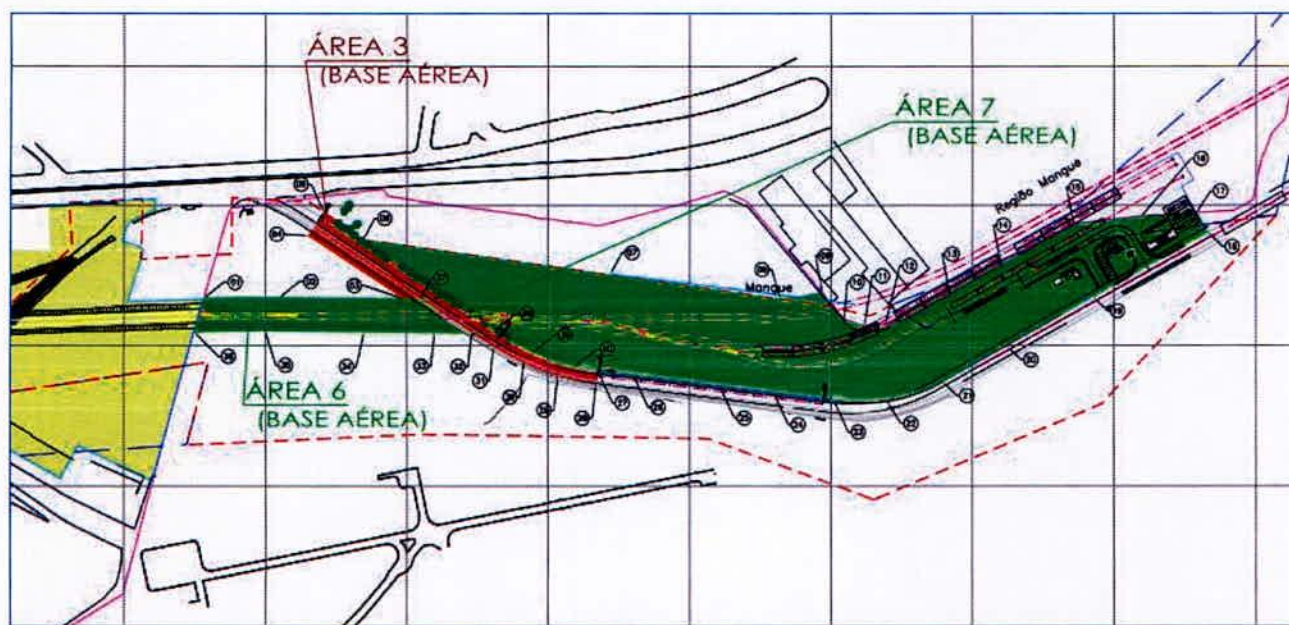


Fig. 7 - Áreas de interesse dentro do limite da Base Aérea – Parte 2. Tratam-se das áreas em vermelho e verde. As áreas em amarelo pertencem a particulares.

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202	Rev. 0
			Data 25/01/2016	Folha 6 de 8

ÁREA 1 (INFRAERO): 151.465,55m²

	X	Y
01	570932.418000	8572034.885000
02	570899.345000	8572128.625000
03	570839.217000	8572316.276000
04	570732.282000	8572679.554000
05	570776.521000	8572926.721000
06	570837.398000	8573047.635000
07	571093.845000	8573304.544000
08	571114.021000	8573304.396000
09	571152.516000	8573324.101000
10	571113.380000	8573261.030000
11	571128.810000	8573256.256000
12	571178.253000	8573310.318000
13	571373.733000	8573108.106000
14	571424.670000	8573047.680000
15	571262.967000	8573205.280000
16	571253.475000	8573154.871000
17	571167.767000	8573161.996000
18	571117.013000	8573143.966000
19	571061.253000	8573106.257000
20	570949.065000	8572986.781000
21	570838.839000	8572729.945000
22	570830.456000	8572624.584000
23	570841.210000	8572577.063000
24	571008.945000	8572052.539000



Tabela 1 - Memorial Descritivo da poligonal para "Regularização" dentro do limite da Infraero – (Área 1)

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-202 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 7 de 8
---	--	--	--	---

ÁREAS DE REGULARIZAÇÃO* (TOTAL=7.366,4m²)		
ÁREA 2 (BASE AÉREA): 5.998,77m²		
	N	E
48	N=8573354.581	E=571217.647
49	N=8573379.714	E=571196.468
50	N=8573426.577	E=571203.912
51	N=8573464.668	E=571259.045
52	N=8573437.490	E=571272.922
41	N=8573396.661	E=571291.245
ÁREA 3 (BASE AÉREA): 3.049,35m²		
	N	E
3	N=8573433.514	E=571898.237
4	N=8573478.432	E=571830.401
5	N=8573495.239	E=571841.242
6	N=8573475.661	E=571869.157
38	N=8573410.339	E=571961.425
39	N=8573394.873	E=571988.543
40	N=8573384.772	E=572018.067
27	N=8573381.507	E=572035.471
28	N=8573372.282	E=572033.937
29	N=8573377.965	E=572006.869
30	N=8573387.21	E=571982.82
31	N=8573398.835	E=571961.562
32	N=8573408.96	E=571946.20
37	N=8573433.331	E=571909.381
ÁREA 4 (BASE AÉREA): 1.367,63m²		
	N	E
53	N=8573156.023	E=571472.280
54	N=8573145.342	E=571488.929
55	N=8573092.141	E=571464.066
56	N=8573117.754	E=571442.472



Tabela 2 - Memorial descritivo das poligonais para "Regularização" dentro do limite da Base Aérea (Áreas 2, 3 e 4)

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GEO-202 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 8 de 8
---	--	---	--	---

ÁREAS DE CESSÃO (TOTAL = 41.571,74m²)			ÁREA 7 (BASE AÉREA): 32.490,56m²		
ÁREA 5 (BASE AÉREA): 4.888m²					
	N	E		N	E
41	N=8573396.661	E=571291.245	6	N=8573475.661	E=571869.157
42	N=8573384.230	E=571297.253	7	N=8573451.063	E=572044.176
43	N=8573362.597	E=571318.724	8	N=8573433.151	E=572164.217
44	N=8573338.280	E=571301.525	9	N=8573437.732	E=572193.928
45	N=8573297.489	E=571272.673	10	N=8573418.919	E=572209.393
46	N=8573314.541	E=571256.239	11	N=8573413.918	E=572223.637
47	N=8573344.484	E=571227.379	12	N=8573415.226	E=572238.495
48	N=8573354.581	E=571217.647	13	N=8573438.926	E=572283.660
ÁREA 6 (BASE AÉREA): 4.193,18m²			14	N=8573459.444	E=572319.876
	N	E	15	N=8573486.759	E=572371.474
1	N=8573433.869	E=571756.489	16	N=8573492.338	E=572419.170
2	N=8573434.517	E=571810.125	17	N=8573494.794	E=572457.922
3	N=8573433.514	E=571898.237	18	N=8573480.496	E=572466.162
37	N=8573433.331	E=571909.381	19	N=8573434.617	E=572385.448
32	N=8573408.96	E=571946.20	20	N=8573399.872	E=572324.177
33	N=8573409.266	E=571919.941	21	N=8573374.326	E=572279.103
34	N=8573409.83	E=571869.873	22	N=8573360.437	E=572239.623
35	N=8573410.517	E=571800.000	23	N=8573360.659	E=572202.221
36	N=8573409.668	E=571749.865	24	N=8573365.961	E=572159.711
			25	N=8573370.770	E=572121.515
			26	N=8573378.426	E=572060.65
			27	N=8573381.507	E=572035.471
			40	N=8573384.772	E=572018.067
			39	N=8573394.873	E=571988.543
			38	N=8573410.339	E=571961.425



Tabela 3 - Memorial Descritivo das poligonais para Cessão ao Governo do Estado da Bahia dentro do limite da Base Aérea – (Áreas 5, 6 e 7)

Anexos:

- Projeto ÁREA DE INFLUÊNCIA_SÍTIO AEROPORTUÁRIO_20-01-16-PARTE1(INFRAERO)
- Projeto ÁREA DE INFLUÊNCIA_SÍTIO AEROPORTUÁRIO_20-01-16-PARTE2(BASE AÉREA)

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Desenvolvimento Urbano SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-201		Rev. 0
			Data 25/01/2016	Folha 1 de 5	

Memorial descritivo do Projeto

Emitente 			Código interno:		
Título Nota Técnica – Trincheira Aeroporto					
Documentos de Referência					
Documentos Resultantes					
Observações					
					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
					/ /
0	25/01/16	Emissão inicial	LF		/ /
Rev.	Data	Descrição da Revisão	Emitente	Verif.	Aprovação
				CTB	
Emissão Inicial					
	Elaboração	Visto	Verificação	Visto	Aprovação
					Assinatura



	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Desenvolvimento Urbano SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GEO-201 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 2 de 5
---	--	--	--	---

1. Objetivos

Este documento tem como objetivo apresentar as condições relacionadas à necessidade de implantação de trincheira na região do Sítio Aeroportuário, permitindo assim a passagem das vias principais do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas - SMSLF.

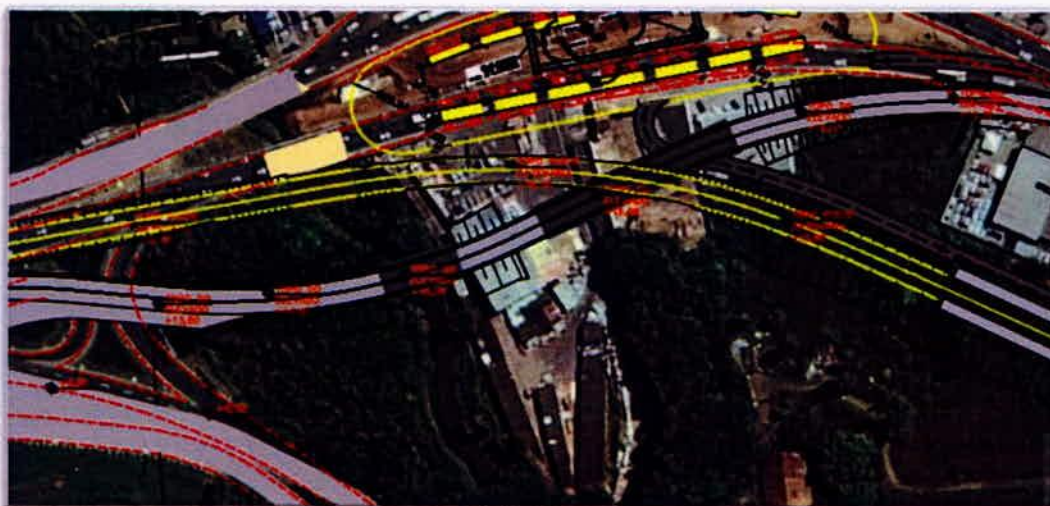
2. Descrição do Projeto

A via permanente percorre em nível o canteiro central da Av. Carybé, utiliza o atual viaduto da BA-099 sentido norte para transpor as vias de acesso ao Aeroporto. Logo após o bambuzal, transpõe o Rio Ipitanga através de nova ponte a direita da existente e percorre ao fundo dos comércios existentes (Cresauto, Mc Donalds, Bahia Luz e Honda) finalizando o trecho próximo a Av. 2 de julho.

A utilização de uma "trincheira aberta" permite que a via permanente do metrô fique em cota mais baixa que o viário existente. Essa demanda é consequência das restrições do cone de aproximação da pista secundária do Aeroporto Dep. Luis Eduardo Magalhães.



Adequações no acesso ao Aeroporto e deslocamento da pista da BA-099



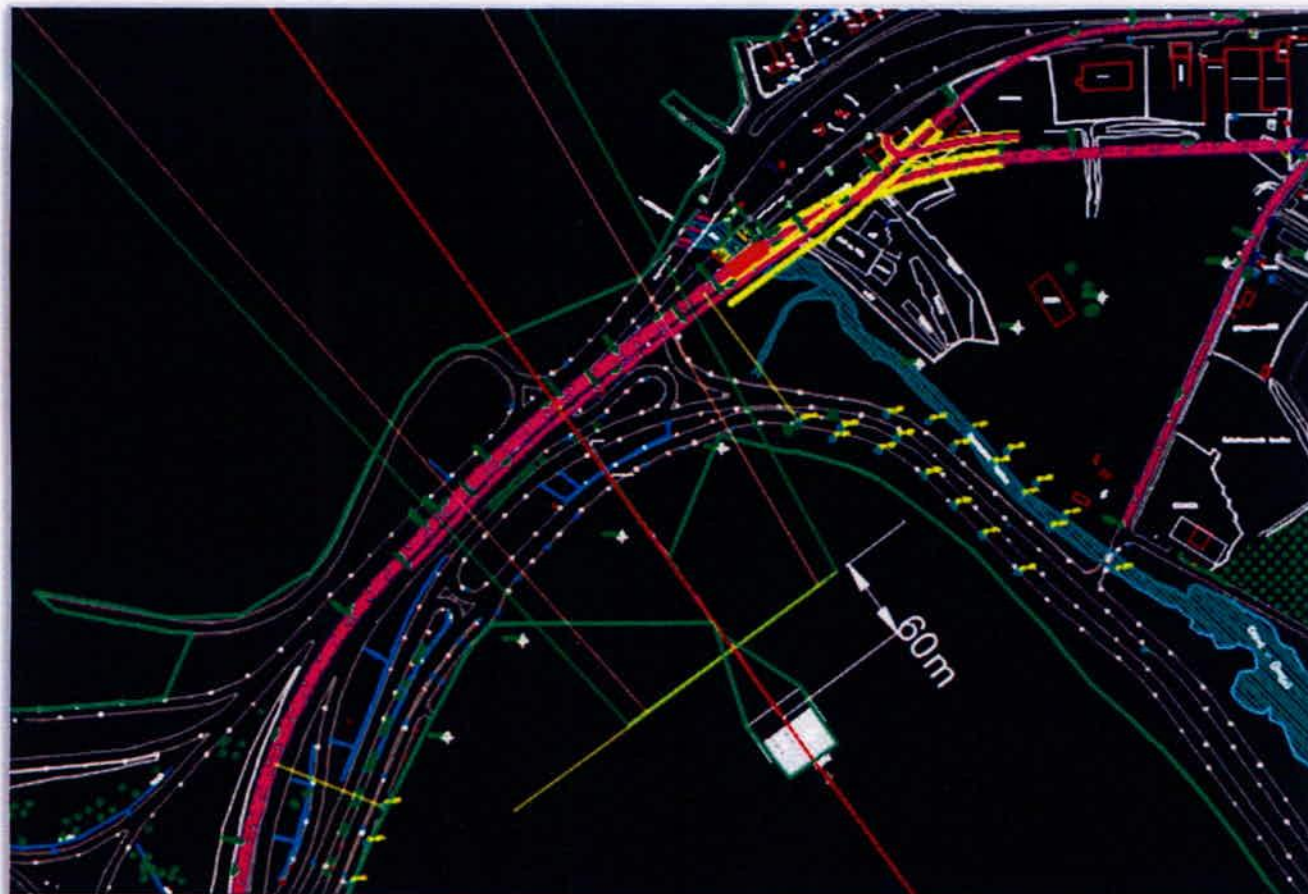
Transposição da pista da BA-099 sobre a via permanente na região da atual

	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-201 Data 25/01/2016	Revisão 01 Folha 3 de 5
---	--	--	--	---



3. Zona de Proteção de Aeródromo e projeto atual

Para avaliação das restrições de altura, foram consideradas as informações contidas no documento **PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO RV 4**, fornecido pela Infraero. Esse documento indicou a posição da cabeceira, a posição de início do cone de aproximação (60m de distância da cabeceira 17) e a declividade da superfície de restrição (1:50 no caso mais restritivo).



Configuração do cone de aproximação (em verde) interferente com a Linha 2 do SMSL (em magenta)

As condições indicadas resultam em uma restrição de altura na cota 12,874m sobre a via projetada. Nesta região, o terreno natural fica aproximadamente na cota 10m. Tendo em vista a necessidade de uma altura livre mínima de 5,70m, acrescida de uma estrutura de aproximadamente 0,70m sob o topo do boleto do trilho, conclui-se pela necessidade de uma escavação da ordem de 4m abaixo do terreno natural.

A cota final de implantação do metrô nesta configuração fica abaixo do nível d'água existente e abaixo da cota de cheia do Rio Ipitanga ao lado. Dessa forma, tanto a obra de implantação quanto a futura operação do metrô estarão sujeitos aos riscos e custos inerentes dessa solução. Dentre estes, podemos citar:

- Implantação:

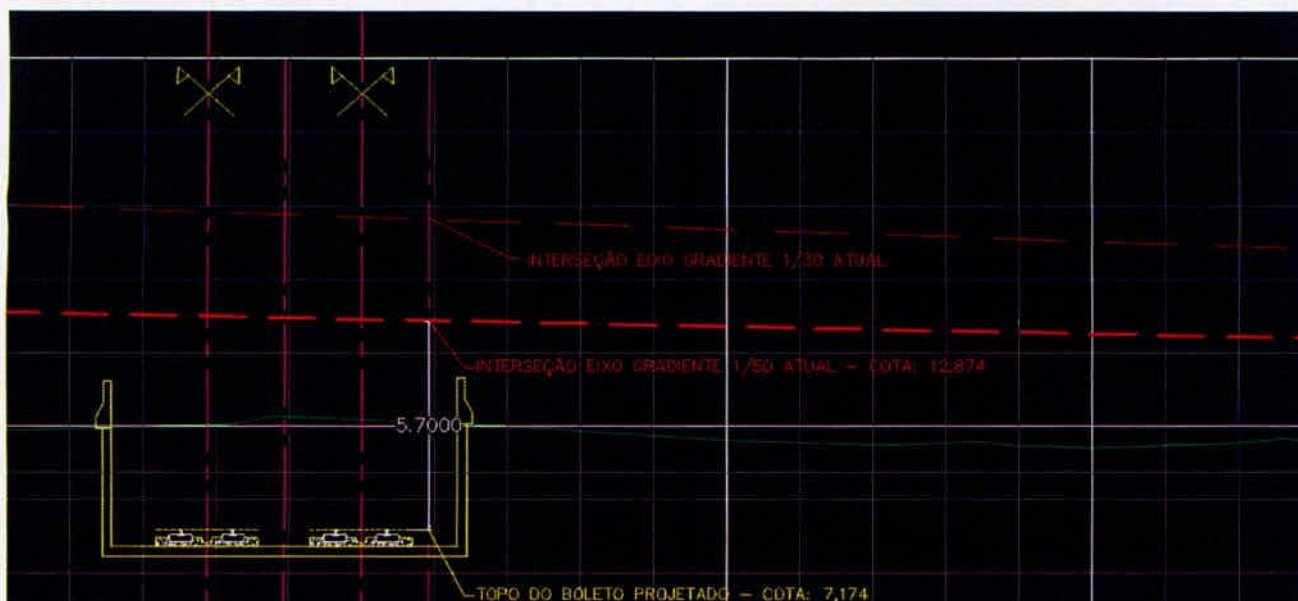
- Adoção de um traçado vertical mais rigoroso, com a adoção de rampas críticas para permitir que a via faça a transição entre a trincheira e a ponte sobre o Rio Ipitanga.
- Necessidade de rebaixamento do lençol freático durante as obras;
- Risco de afundamento das vias rodoviárias adjacentes em função do rebaixamento citado;
- Necessidade de impermeabilização adicional da estrutura de concreto;
- Aumento das estruturas para combater os efeitos de subpressão;
- Necessidade de ensecadeiras na interface com o rio.

- Operação:

- Maior consumo de energia e desconforto aos passageiros em função do traçado íngreme;

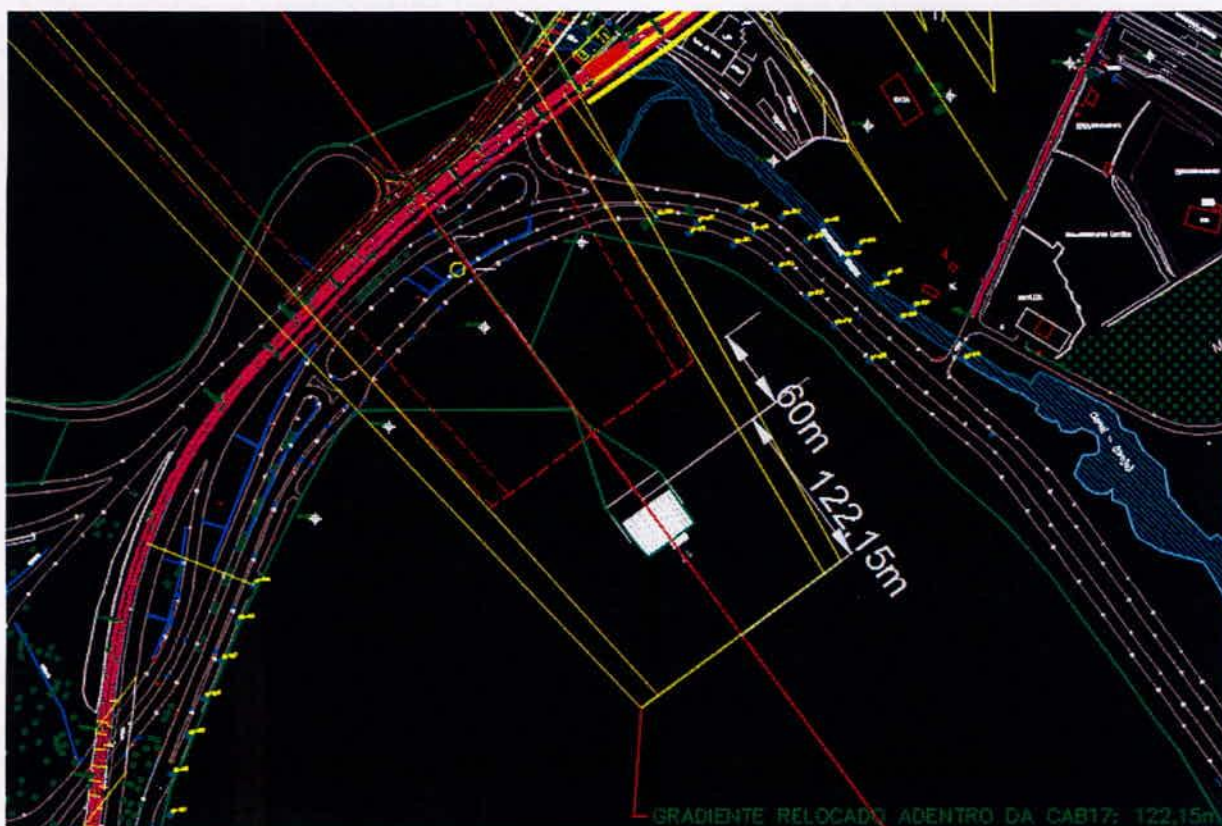
	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia Secretaria de Transportes e Obras SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-201 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 4 de 5
---	--	---	--	---

- Necessidade de sistema de bombeamento constante;
- Aumento da manutenção das estruturas em função da presença de água;
- Risco de paralisação das operação no caso de falha do sistema do bombeamento ou elevação inesperada no nível do rio.



Configuração da "trincheira aberta" projetada na região do Aeroporto

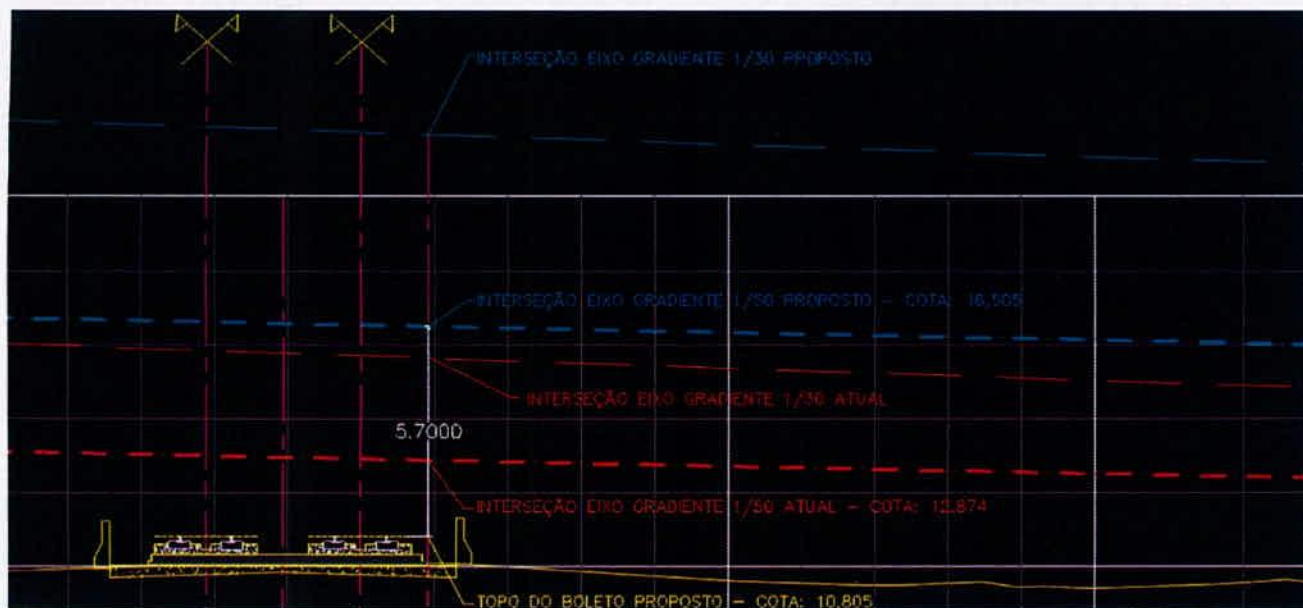
4. Proposta de ajuste na Zona de Proteção de Aeródromo



Proposta de ajuste do cone de aproximação (em amarelo), com deslocamento total de 60m+122,15m

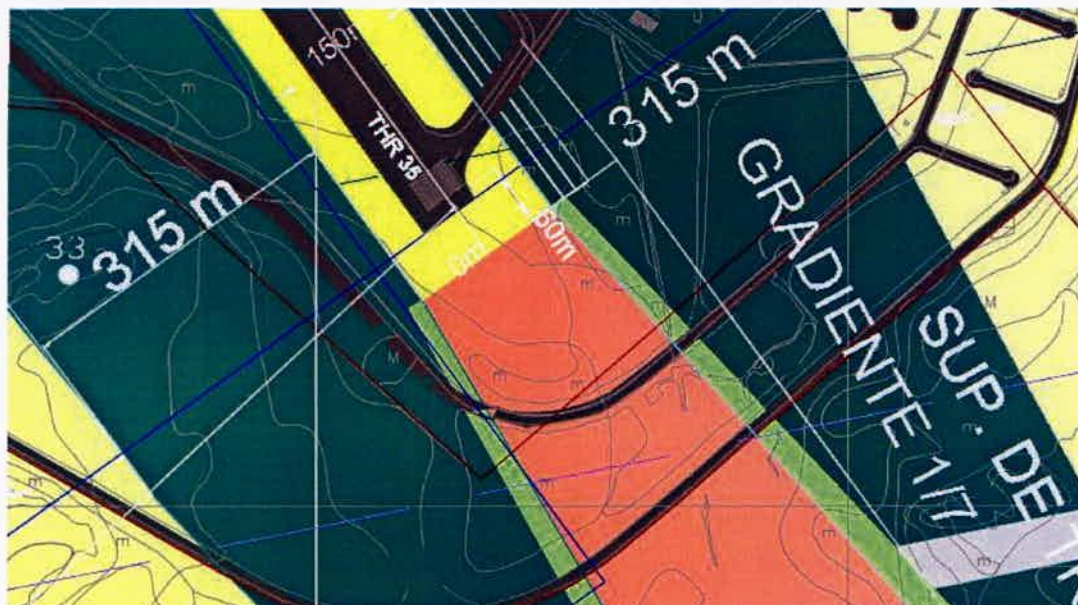
	SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS SMSLF	 Governo do Estado da Bahia SEDUR / CTB	Código NT-AA.00.GE/B.GE0-201 Data 25/01/2016	Rev. 0 Folha 5 de 5
---	---	---	---	--

De forma a evitar os problemas citados no item anterior, foi avaliada a possibilidade de ajuste na configuração do cone de aproximação. Conforme figura anterior, propõe-se um reposicionamento total de $60\text{m} + 122,15\text{m} = 182,15\text{m}$ no início da superfície de restrição. A imagem a seguir representa a configuração do metrô em nível, isto é, sem o uso da trincheira. O novo gradiente $1/50$ proposto permite um gabarito livre de $5,70\text{m}$ para o metrô.



Configuração do metrô sem trincheira e com proposta de reposicionamento do cone de aproximação

Caso necessário, a pista pode ser ampliada na direção da cabeceira oposta (cabeceira 35). Não há restrições próximas, conforme observado na imagem a seguir (extraída do documento PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO RV4).



Cabeceira 35, sem nenhuma estrutura numa distância superior a 200m.

Anexos:

- Projeto DE-AA.23.ES_E.SV0-601-0 - ESTUDO CONCEITUAL – OPÇÃO SEM TRINCHEIRA – AFASTAMENTO DA CABECEIRA 17"

PARÂMETROS CARTOGRÁFICOS

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSO DE MERCATOR)

MERIDIANO CENTRAL -39° Wgr

ZONA UTM 24

HEMISFÉRIO SUL

DATUM HORIZONTAL: SIRGAS2000

ELIPSÓIDE DE REFERÊNCIA : GRS-80



ÁREA 1 (INFRAERO): 151.465,55m²

Ré			Vante		Azimute	Distância	
	X	Y	X	Y			
01	570932.418000	8572034.885000	02	571008.945000	8572052.539000	340°19'43"	99,40m
02	570899.345000	8572128.625000	03	570932.418000	8572034.885000	339°58'19"	197,05m
03	570839.217000	8572316.276000	04	570899.345000	8572128.625000	344°21'42"	378,69m
04	570732.282000	8572679.554000	05	570839.217000	8572316.276000	10°8'51"	251,09m
05	570776.521000	8572926.721000	06	570732.282000	8572679.554000	26°43'26"	135,37m
06	570837.398000	8573047.635000	07	570776.521000	8572926.721000	36°57'16"	363,00m
07	571093.845000	8573304.544000	08	570837.398000	8573047.635000	89°48'11"	20,18m
08	571114.021000	8573304.396000	09	571093.845000	8573304.544000	63°13'22"	43,25m
09	571152.516000	8573324.101000	10	571114.021000	8573304.396000	211°57'13"	74,23m
10	571113.380000	8573261.030000	11	571152.516000	8573324.101000	107°23'45"	16,15m
11	571128.810000	8573256.256000	12	571113.380000	8573261.030000	42°25'24"	73,26m
12	571178.253000	8573310.318000	13	571373.733000	8573108.106000	135°53'55"	281,15m
13	571373.733000	8573108.106000	14	571424.670000	8573047.680000	139°52'41"	79,00m
14	571424.670000	8573047.680000	15	571448.719000	8573099.499000	320°53'8"	225,80m
15	571262.967000	8573205.280000	16	571424.670000	8573047.680000	190°4'41"	51,29m
16	571253.475000	8573154.871000	17	571262.967000	8573205.280000	274°11'41"	86,00m
17	571167.767000	8573161.996000	18	571253.475000	8573154.871000	250°12'28"	53,86m
18	571117.013000	8573143.966000	19	571167.767000	8573161.996000	235°20'39"	67,31m
19	571061.253000	8573106.257000	20	571117.013000	8573143.966000	224°5'52"	163,89m
20	570949.065000	8572986.781000	21	571061.253000	8573106.257000	203°35'43"	279,49m
21	570838.839000	8572729.945000	22	570949.065000	8572986.781000	183°57'48"	104,61m
22	570830.456000	8572624.584000	23	570838.839000	8572729.945000	167°41'33"	48,72m
23	570841.210000	8572577.063000	24	570830.456000	8572624.584000	162°14'53"	550,69m
24	571008.945000	8572052.539000	01	570841.210000	8572577.063000	256°25'26"	78,54m

LEGENDA DE LIMITE DE ÁREA

-  LIMITE PATRIMONIAL DO SBSV
-  LIMITE INTERNO – ÁREA CIVIL
-  POLIGONAL DUP EXISTENTE
(DECRETO Nº 14.501 DE 28/05/2013)
-  TRAJETO DO SHUTTLE
-  ÁREA DE DESAPROPRIAÇÃO FORA DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO
-  ÁREA DE CESSÃO AO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA PERTENCENTE À BASE AÉREA
-  ÁREA DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO (INFRAERO) PARA REGULARIZAÇÃO, VISANDO A IMPLANTAÇÃO DO METRÔ NESTE TRECHO



Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR
Companhia de Transporte da Bahia – CTB
SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR
E LAURO DE FREITAS – SMSL



Linha	ACESSO NORTE – AEROPORTO (LINHA 2)		
Trecho	24 – AEROPORTO		
Objeto	ÁREA DE INFLUÊNCIA – SÍTIO AEROPORTUÁRIO (INFRAERO)		
Escala	Código	Revisão	Data
1:5.000	ÁREA DE INFLUÊNCIA_SÍTIO AEROPORTUÁRIO 1_20.01.16	0	20/01/16



0	EMIÇÃO INICIAL	MSX	20/01/16	20/01/16
N*	Descrição	Emitente	Verificação	Aprovação

REVISÕES

Códigos de Emissão

AP-Aprovação

LC-Construção

IN-Informação

PR - Preliminar

CT-Certificado

Projeto



E321186-CA-DD-00XX REV.0

APROVAÇÃO CONCESSIONÁRIA

/ /

VISTO

/ /

APROVAÇÃO CTB

/ /

Desenho MILTON SALUME 20/01/16

Projeto MILTON SALUME 20/01/16

Verificação GILBERTO LEÃO 20/01/16

Aprovação FELIPE BICALHO 20/01/16

Resp. Tec. FELIPE BICALHO 20/01/16



Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR

Companhia de Transporte da Bahia - CTB

SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR
E LAURO DE FREITAS - SMSLF



Governo do
Estado da Bahia
Secretaria de Desenvolvimento Urbano

Cód. interno --

Linha ACESSO NORTE - AEROPORTO (LINHA 2) - AA

Trecho 23 - ENTRE ESTAÇÃO MUSSURUNGA - ESTAÇÃO AEROPORTO

Objeto VIA PERMANENTE - TRAÇADO DE VIAS

ESTUDO CONCEITUAL - OPÇÃO SEM TRINCHEIRA COM AFASTAMENTO DA CABECEIRA 17

Escala

INDICADA

Código

DE-AA.23.ES/E.SV0-601

Revisão

0

Emissão

AP



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL – SAC
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR
Departamento de Outorgas – DEOUT
SCS – Quadra 9 – Edifício Parque Cidade Corporate – Torre C – 6º Andar
70.308-200 – Brasília-DF – Telefone: (61) 3311-7247

Ofício nº 141/2016/DEOUT/SPR/SAC-PR

Brasília-DF, 7 de abril de 2016.

Ao Senhor

Brig Ar WALCYR JOSUÉ DE CASTILHO ARAÚJO

Chefe da Quarta Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica – EMAER
Esplanada dos Ministérios, Bloco M, Ed. Principal, 4º andar,
CEP 70.045-900, Brasília-DF.

Assunto: **Uso de área da Base Aérea de Salvador.**

Anexo: Planta “Área de influência - Sítio Aeroportuário (Base Aérea)”.

Senhor Brigadeiro do Ar,

1. Na oportunidade em que o cumprimento cordialmente, faço referência à planta em anexo, encaminhada a esta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – SEDUR-BA, que trata da implantação da estação de manutenção do metrô no Município de Salvador - BA, Acesso Norte, Linha 2, trecho 24, cujo projeto propõe tal construção na Base Aérea de Salvador (BASV), localizada no Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães (SBSV), fazendo-se necessário para tanto a disponibilização, em favor do Estado da Bahia, da área indicada na referida planta.
2. Nesse sentido, considerando que a Base Aérea de Salvador (BASV) integra a estrutura do Comando da Aeronáutica – COMAER, encaminhamos a planta em anexo para análise e adoção das providências julgadas cabíveis.
3. Sendo o que compete para o momento, renovamos votos de estima e apreço, agradecendo desde já a atenção dispensada e colocamos este Departamento à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

RONEI SAGGIORO GLANZMANN
Diretor de Outorgas

SPR



Ofício nº 1063/PR/2016

Brasília (DF), 24 de março de 2016

A Sua Excelência o Senhor

GUILHERME WALDER MORA RAMALHO

Secretário Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República



Assunto: Termo de Cessão de Uso de Área a ser firmado ente a Infraero e o Estado da Bahia

Senhor Secretário-Executivo,

Reporto-me ao Ofício 427/SE/SAC-PR, de 11.12.2015 para informar que foi aprovada pela Diretoria Executiva, em reunião do dia 22.03.2016, a celebração de Termo de Cessão de Uso de Área, entre a Infraero e o Estado da Bahia, cujo objeto é cessão de uso de área aeroportuária de propriedade da União e que se encontra sob a jurisdição e posse do Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luis Eduardo Magalhães.

Respeitosamente,



ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE
Presidente



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria-Executiva



DESPACHO
00055.002038/2015-76

Em 12 de abril de 2016.

Ao Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil

Assunto: **Termo de Cessão de Uso de Área a ser firmado entra a Infraero e o Estado da Bahia.**

Por incumbência do Secretário-Executivo, encaminho a Vossa Senhoria o Ofício n.º 1063/PR/2016, de 24 de março de 2016, que versa sobre a aprovação do termo de cessão de uso de área aeroportuária, a ser firmado entra a Infraero e o Estado da Bahia, que se encontra sob a jurisdição e posse do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV).

Respeitosamente,


CLÁUDIA KATTAR
Chefe de Gabinete



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil



Processo nº 00055.002038/2015-76

Da: Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil

Para: Departamento de Outorgas - DEOUT

Assunto: **Termo de Cessão de Uso de Área a ser firmado entre a Infraero e o Estado da Bahia.**

Anexos: - despacho da Secretaria-Executiva, de 12 de abril de 2016;

- Ofício nº 1063/PR/2016, de 24 de março de 2016.

DESPACHO Nº 357/2016/SPR/SAC-PR

Encaminho a documentação anexa, que trata de Termo de Cessão de Uso de Área a ser firmado entre a Infraero e o Estado da Bahia, para providências cabíveis.

Brasília, 12 de abril de 2016.

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO

Chefe de Gabinete



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS E PATRIMÔNIO

TERMO DE MIGRAÇÃO DE PROCESSO

Neste Departamento de Outorgas e Patrimônio, procedeu-se à migração do Processo nº 0055.002038/2015-96 com 161 folhas e 1 volume(s), para o Sistema Eletrônico de Informações – SEI, resguardando sua integralidade.

Processo físico encaminhado ao Protocolo/SAC para arquivamento.

Do que para constar, lavrei o presente Termo.

Brasília, 27 de Dezembro de 2017.

FRANCISCA VIEIRA DA SILVA SOARES

Apoio Administrativo I
DEOUP/SAC/MT