



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL - TERRACAP

Gerência de Formação de Negócios

PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE - PMI

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO DE ESTUDOS Nº 02/2017 - TERRACAP

Processo SEI nº 00111-00013482/2017-11

ANEXO 1 – TERMO DE REFERÊNCIA

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visando à obtenção dos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, jurídico-institucional e projeto de negócio para a estruturação de parceria com a iniciativa privada para implantação, modernização, gestão, operação e manutenção do Aeroporto Executivo de Brasília.

TERRACAP - Companhia Imobiliária de Brasília

Novembro de 2017

1. APRESENTAÇÃO

A Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal - TERRACAP, empresa pública vinculada à Secretaria de Estado de Economia e Desenvolvimento Sustentável do Distrito Federal, pelo presente Termo de Referência e pelo Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI - Edital de Chamamento Público de Estudos nº 02/2017 - TERRACAP, apresenta diretrizes para a participação dos interessados no desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, jurídico-institucional e projeto de negócio para a estruturação de parceria visando a implantação, modernização, gestão, operação e manutenção do **Aeroporto Executivo de Brasília**, considerando os aspectos urbanísticos e ambientais.

2. OBJETO

O presente Termo de Referência tem como objeto a apresentação das diretrizes básicas para a formulação da respectiva Manifestação de Interesse, indicando os levantamentos e os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídico-institucional necessários para avaliar a elegibilidade do projeto de implantação, modernização, gestão, operação e manutenção do Aeroporto Executivo de Brasília, considerando os aspectos urbanísticos e ambientais. Além disso, devem ser identificadas as razões que justificam a estruturação e contratação de uma parceria, seja uma Parceria Público-Privada - PPP ou Concessão, e possibilitando a conclusão quanto ao arranjo institucional mais eficiente para fornecimento dos serviços/produtos.

3. DESCRIÇÃO DA ÁREA OBJETO DA PARCERIA

A área de implantação do Aeroporto Executivo de Brasília está localizada na denominada “Área Isolada Cava de Cima” nº 03 - Rodovia DF-251 - São Sebastião-DF, fazendo parte do imóvel Papuda 2, incorporado ao território do Distrito Federal, em Terras desapropriadas pertencentes ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP, conforme Matrícula nº 18.690, registrada no 2º Cartório de Registro de Imóveis do Distrito Federal.

O acesso é realizado por meio da rodovia DF-251 em bom estado de conservação, distando aproximadamente 33 quilômetros da Esplanada dos Ministérios e 39 quilômetros do Aeroporto Internacional de Brasília.

Á área está localizada em **Zona Rural de Uso Controlado - ZRUC e interfere com a área de proteção de manancial - APM São Bartolomeu (parte Sul)**, conforme zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, aprovado pela Lei Complementar nº 803/2009 e atualizado pela Lei Complementar nº 854/2012.

De acordo com o Mapa B, constante do Anexo 7 do presente edital, a área objeto do presente estudo, chamada de Área Isolada 03, tem área de 977,3459 hectares.

4. JUSTIFICATIVA

A área do estudo foi objeto de Contrato de Concessão de Uso, considerado ilegal por força da Decisão do TCDF nº 6779/2007 e da decretação de inconstitucionalidade do Decreto nº 19.248/98, nos autos da ADI nº 2006.002.004.311-04, pelo TJDF, tornando a ocupação irregular.

A área de interesse é objeto de Ação Judicial nº 2014.01.1.164393-2, da 4ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal, ajuizada pela TERRACAP. O julgamento da demanda ocorreu em 19/04/2017, sendo favorável à Companhia. Portanto, as circunstâncias atuais autorizam a TERRACAP a pleitear a imediata expedição do mandado de imissão na posse da área.

De acordo com o documento “Resumo das características inscritas no cadastro do

Aeródromo Privado Botelho” (fl. 197 do Processo Administrativo nº 111.002.190/2015), existe na referida área um Aeródromo que, atualmente possui uma pista de pouso e decolagem de 1.550 metros de comprimento por 23 metros de largura, com superfície de asfalto. Porém, estima-se que o comprimento da pista tenha aproximadamente 1.700 metros.

Conforme observado em visita técnica realizada em março de 2017, o pavimento é de asfalto frio e tem espessura que viabiliza somente pousos e decolagens de aeronaves menores. Além disso, o asfalto frio existente oferece risco permanente às aeronaves ao serem colocadas em movimento, em razão da possibilidade da brita solta atingir e danificar as hélices ou turbinas, especialmente estas últimas.

Na referida visita técnica, identificou-se a existência de aproximadamente 90 hangares com tamanho médio de 324 m² (18 m x 18 m), assim como a demarcação de área e construção de inúmeros outros, e que existem cerca de 200 aeronaves estacionadas nos aludidos hangares.

Constatou-se também, por ocasião da permanência da equipe no local, em tempo não superior a duas horas, a decolagem e pouso de algumas aeronaves de pequeno porte bem como o treinamento em um helicóptero identificado com o símbolo da Polícia Federal. Notícia-se, contudo, o uso do espaço também por aeronaves públicas em treinamento do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF), Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF) e Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF). Essa informação pode ser ratificada pelos diversos escritórios do CBMDF e PMDF, em que solicitam autorização formal para realizar instrução/treinamento de pilotos nas aeronaves no Aeródromo, confirmando o interesse público do empreendimento.

O abastecimento das aeronaves é realizado de forma absolutamente improvisada em que pese a existência de estrutura de um posto de combustível relativamente avançada, ainda sem funcionamento e licenciamento ambiental.

O terminal de passageiros existente é extremamente precário e não oferece condições mínimas de conforto e comodidade para uso e atendimento ao público usuário.

O acesso ao Aeródromo, a partir da rodovia DF-251 é realizado através de uma estrada com aproximadamente 500 metros de extensão, cujo ponto de entrada e saída é absolutamente desprovido de qualquer sinalização e critérios patrocinados pela engenharia de trânsito. Verifica-se a ausência de revestimento que resulte em garantias de trafegabilidade com o mínimo de conforto e segurança e em péssimas condições de estrutura e conservação, aspecto que dificulta e inibe sobremaneira a utilização do mencionado aeródromo, mesmo com o modelo de uso precário atual.

Em relação ao principal público alvo do empreendimento, a aviação geral, sabe-se que após a concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, como se não bastassem as dificuldades conjunturais decorrentes do desempenho da economia, a concessionária passou a criar algumas barreiras tarifárias e burocráticas que resultaram em dificuldades operacionais para esse mercado e seus usuários que, sem opção, permanecem operando no local.

Outra dificuldade encontrada para os usuários da aviação geral no Aeroporto Internacional JK é com relação ao embarque e desembarque, que devem ser realizados no terminal principal do aeroporto, junto com os passageiros da aviação comercial. Conforme relatos de usuários do serviço, quando um passageiro da aviação executiva decola em Brasília, tem que passar pelo terminal principal, por filas e equipamento de raio x e, após isso, deve embarcar em uma Van para chegar até a aeronave. Para o desembarque, o procedimento é o mesmo, ou seja, o usuário não pode descer da aeronave e se dirigir diretamente à saída dos hangares, pois tem que se dirigir até o terminal principal para sair do aeroporto.

Cabe observar que o serviço de Táxi Aéreo, mercado pouco explorado no Aeroporto Internacional de Brasília, de acordo com a Confederação Nacional do Transporte - CNT¹, no Brasil é

composto por 197 empresas que possuem 2.193 aeronaves registradas e que têm capacidade para atender mais de 3.000 municípios brasileiros.

O Relatório Final da Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI - Subcomissão Temporária Sobre Aviação Civil - CISTAC², apresenta alguns dados sobre o táxi aéreo no Brasil: 177 empresas, 510 aviões e 240 helicópteros, 1,7 milhão de passageiros transportados por ano, 250 mil empregos diretos e indiretos e R\$ 1 bilhão em impostos recolhidos por ano.

A TERRACAP também já foi consultada e realizou reuniões com duas empresas do ramo de Taxi Aéreo interessadas em investir no Aeroporto Executivo de Brasília (Líder Aviação e Helisul Táxi Aéreo). Entretanto, entende que outros ramos se interessarão em investir no empreendimento devidamente estruturado e legalizado.

Neste contexto, o Aeroporto Executivo toma novos contornos à medida que suas vantagens comparativas emergem com significado singular e especial para se constituir em alternativa, mediante a implementação célere das evidentes e necessárias melhorias na sua estrutura, à aviação executiva regional e nacional, considerando, entre outras questões, a localização geográfica de Brasília em relação às demais regiões do Brasil.

Diante da necessidade de atender a demanda aqui demonstrada, constata-se que a administração desse empreendimento e a exploração das atividades comerciais exigem níveis de especialização e de agilidade que são incompatíveis com a atuação da Administração Pública. Como observado em diversas experiências no mundo, a solução mais utilizada nessa situação é a parceria com a iniciativa privada, com o objetivo de delegar a execução das atividades de implantação, modernização, gestão, operação e manutenção do empreendimento.

Atualmente, a TERRACAP não realiza a gestão e manutenção da área em que se encontra o Aeródromo. Percebe-se que as dinâmicas de governo, a falta de especialização no negócio e os instrumentos administrativos burocráticos dificultam a adequada gestão do espaço.

Desta forma, considerando as diferentes escalas de abrangência a serem abordadas e a necessidade de definição da melhor forma de ocupação da área para que atinja os objetivos desejados, será adotado o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para a obtenção dos estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídico-institucionais necessários para a formulação de parceria com a iniciativa privada.

1 Confederação Nacional do Transporte - CNT. Transporte e economia – transporte aéreo de passageiros. 2015. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Estudo/estudo-transporte-economia-transporte-aereo-passageiros-cnt>>. Acesso em 24/03/2017.

2 Senado Federal. Relatório Final da CI - CISTAC. 2013. Disponível em: <http://www.senado.leg.br/comissoes/CI/CISTAC/REL/CISTAC_Relatorio_VersaoFinal_08-03.pdf>. Acesso em 24/03/2017.

5. REGISTRO E AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO DO AERÓDROMO

O Aeródromo, designado SIQE, se encontra regularmente inscrito perante à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC até 27/01/2024, conforme Portaria ANAC nº 222/SAI, de 27 de janeiro de 2014, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 28/01/2014.

Ocorre que esse registro junto à ANAC é limitado, tendo em vista que trata o Aeródromo como privado, portanto, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), Art. 30, § 2º, *aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial* (grifo nosso).

Portanto, para que seja permitida a exploração comercial, o aeródromo deve ser público. De acordo com o Art. 36 do CBA:

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

E, para que seja considerado um aeroporto, deve ser dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas (Art. 31, I, do CBA).

Essa diferenciação entre Aeródromo e Aeroporto é bem definida no Blog Sobrevoo, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA³:

Aeródromo é um termo bem mais abrangente do que aeroporto. É simplesmente toda e qualquer área (pista) destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Isso em meio terrestre ou mesmo aquático. Basta haver uma pista de pouso e decolagem com os requisitos técnicos mínimos exigidos pelas autoridades reguladoras e temos um aeródromo.

Já o aeroporto, por outro lado, é um aeródromo bem mais estruturado. Dotado de instalações, infraestrutura e pessoal para o embarque e desembarque em aeronaves de pessoas e cargas. Um terminal de passageiros, por exemplo.

Assim, todo aeroporto é necessariamente um aeródromo também. Mas nem todo aeródromo é um aeroporto (...).

De acordo com o Art. 30 do CBA:

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

O CBA prevê a possibilidade de que a construção, administração e exploração aeroportuária sejam realizadas por outras pessoas jurídicas diversas da União.

Além disso, determina que os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

- **Diretamente pela União** - Aeródromos públicos administrados pelo Comando da Aeronáutica (COMAER);
- **Por empresas especializadas** da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias - Aeroportos administrados pela Infraero;
- **Mediante convênio** com os Estados ou Municípios - Aeródromos públicos delegados aos outros entes da federação;
- **Por Concessão** - Aeroportos delegados à iniciativa privada por meio de leilão público;
- **Por Autorização** - Aeródromos públicos administrados pela iniciativa privada, autorizado por meio de ato do poder público.

O Plano Geral de Outorgas - PGO, publicado pela Portaria nº 183, de 14 de agosto de 2014 (DOU de 15/08/2014, fls. 5-6), estabelece as diretrizes e os modelos para a exploração de aeródromos civis públicos. Em seu Art. 3º, determina a forma de exploração dos aeródromos civis públicos:

Art. 3º Os aeródromos civis públicos serão explorados por meio:

I - da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, ou suas subsidiárias;

II - de concessão;

III - de autorização;

IV - do Comando da Aeronáutica - Comaer;

Diante da determinação do CBA e sendo a TERRACAP uma empresa pública de direito privado, entende-se que para a TERRACAP o modelo de exploração adequado para o Aeroporto Executivo público é a **Autorização**.

De acordo com a Secretaria de Aviação Civil⁴, a modalidade de outorga de aeródromo civil público por meio de autorização é destinada aos interessados em explorar comercialmente infraestruturas aeroportuárias de propriedade privada, inclusive mediante recolhimento de tarifas. A regulamentação exige que tal estrutura siga as seguintes diretrizes:

- Exploração exclusiva ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo;
- Execução por conta e risco do autorizatário;
- O autorizatário responde diretamente por suas obrigações e pelos danos e prejuízos que causar ou para os quais vier a concorrer;
- Não há discriminação de usuários;
- Cumprimento às normas da ANAC e do Comando da Aeronáutica (COMAER);
- Não há priorização de tráfego para os aeroportos autorizados em relação à aviação regular e não-regular;
- Regime tarifário estabelecido pela ANAC, com valores livres e recolhimento de Taxa - Adicional de Tarifa Aérea.

Em termos gerais, a outorga é formalizada em duas etapas:

1. Expedição de Portaria do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MT aprovando o Plano de Outorga Específico do aeródromo pretendido; e
2. Expedição de Termo de Autorização pela ANAC, na qualidade de poder concedente.

Cabe ressaltar que a outorga de autorização para exploração de aeródromo não substitui nem dispensa a exigência de obtenção, pelo autorizatário, de alvarás, licenças e autorizações necessárias à sua implantação, construção e operação.

Ainda no site, a Secretaria de Aviação Civil⁵ indica a Base Legal para o modelo de exploração por autorização:

- **Constituição Federal**

“Art. 21. Compete à União:

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

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

- **Lei nº 6.009/73 (Tarifas Aeroportuárias e Aeronáuticas):**

“Art. 1º Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas as condições nelas estabelecidas.”

- **Lei nº 7.565/86 (CBA):**

“Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.”

- **Lei nº 11.182/05 (Lei de criação da ANAC):**

“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:

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

- **Lei nº 12.379/11 (SNV):**

“Art. 6º. A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante: (...)

II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;”

- **Lei nº 10.683/03 (SAC-PR):**

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

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

- **Decreto Nº 7.871/12:**

Dispõe sobre as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização.

- **Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016:**

Altera e revoga dispositivos da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios.

Os procedimentos e documentos requeridos para a obtenção do instrumento de outorga por autorização estão disponíveis no link [“http://www.aviacao.gov.br/acesso-a-informacao/outorgas/procedimentos-e-documentos-requeridos”](http://www.aviacao.gov.br/acesso-a-informacao/outorgas/procedimentos-e-documentos-requeridos).

No item 8 do texto acessado pelo referido link, em “Documentos e informações necessárias”, exige-se a certidão de ônus original atualizada da(s) matrícula(s) do(s) imóvel(is), cópia autenticada em cartório ou outros documentos que comprovem a titularidade da propriedade, de direito de superfície, enfiteuse, usufruto, direito real de uso, ou de outro direito real compatível com o objeto de autorização e que lhe assegure a faculdade de usar ou gozar dos imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo.

3 Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA. Tira-teima SobreVoo: Aeródromos. 2015. Disponível em: <

<https://www.decea.gov.br/blog/?tag=aerodromos>>. Acesso em 31/03/2017.

4 Secretaria de Aviação Civil. Autorização. 2014. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/aceso-a-informacao/outorgas/autorizacao>>. Acesso em 31/03/2017.

5 Secretaria de Aviação Civil. Base Legal. 2016. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/aceso-a-informacao/outorgas/base-legal>>. Acesso em 31/03/2017.

6. AERÓDROMO EM ZONA RURAL / PDOT

O Estatuto da Terra, na forma do regulamento dado pelo Decreto nº 62.504, de 08 de abril de 1968, admite a utilização do solo rural para instalação de aeroportos, bem como para as atividades de que deles naturalmente decorrem:

Diz o Estatuto da Terra (Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964):

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, definem-se:

I - "Imóvel Rural", o prédio rústico, de área contínua qualquer que seja a sua localização que se destina à exploração extrativa agrícola, pecuária ou agro-industrial, quer através de planos públicos de valorização, quer através de iniciativa privada; (grifo nosso)

O Decreto nº 62.504/1968 estabelece o seguinte:

Art. 2º Os desmembramentos de **imóvel rural que visem a constituir unidades com destinação diversa daquela referida no Inciso I do Artigo 4º da Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964**, não estão sujeitos às disposições do Art. 65 da mesma lei e do Art. 11 do Decreto-lei nº 57, de 18 de novembro de 1966, desde que, comprovadamente, se destinem a um dos seguintes fins:

(...)

II - Desmembramentos de iniciativa particular que visem a atender interesses de Ordem Pública na zona rural, tais como:

a) Os destinados a instalação de estabelecimentos comerciais, quais sejam:

1 - **postos de abastecimento de combustível, oficinas mecânicas, garagens** e similares;

2 - **lojas, armazéns, restaurantes, hotéis** e similares;

3 - silos, depósitos e similares.

b) os destinados a fins industriais, quais sejam:

1 - barragens, represas ou açudes;

2 - oleodutos, aquedutos, estações elevatórias, estações de tratamento de água, instalações produtoras e de transmissão de energia elétrica, instalações transmissoras de rádio, de televisão e similares;

3 - extrações de minerais metálicos ou não e similares;

4 - instalação de indústrias em geral.

c) **os destinados à instalação de serviços comunitários na zona rural** quais sejam:

1 - portos marítimos, fluviais ou lacustres, **aeroportos**, estações ferroviárias ou rodoviárias e similares; (grifo nosso)

A legislação local, de acordo com o PDOT, também admite os mesmos usos, por remissão expressa à legislação acima transcrita:

Art. 59. O Macrozoneamento divide o território do Distrito Federal, de acordo com as vocações intrínsecas às áreas e aos objetivos deste Plano Diretor, em:

(...)

II – Macrozona Rural, destinada predominantemente às atividades do setor primário, **não excluída a presença de atividades dos setores secundário e terciário**;

(...)

Art. 81. O desenvolvimento de atividades na Macrozona Rural deverá contribuir para a dinâmica dos espaços rurais multifuncionais voltada para o

desenvolvimento de atividades primárias, **não excluídas atividades dos setores secundário e terciário.**

(...)

Art. 82. É permitida a implantação de **equipamentos comunitários** e atividades de apoio à população residente nesta macrozona.

(...)

Art. 83. Na **Macrozona Rural**, é proibido o parcelamento do solo que resulte em lotes inferiores a 2 (dois) hectares e inferiores às dimensões dos lotes determinadas por zoneamento ambiental ou plano de manejo das unidades de conservação em que estiver inserido, devendo ser averbadas as respectivas reservas legais.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto no caput os desmembramentos **para fins de instalação de estabelecimentos comerciais e equipamentos comunitários destinados ao apoio à população da área rural em que se encontrarem inseridos, conforme indicado no art. 2º do Decreto federal nº 62.504, de 8 de abril de 1968.**

7. DETALHAMENTO DO ESCOPO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS

7.1. ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA

7.1.1. Diagnóstico de Situação Atual do Equipamento

Diagnóstico da situação das unidades físico-funcionais existentes considerando os aspectos urbanísticos, ambientais, bem como da gestão, operação e manutenção do equipamento por meio da coleta de informações sobre:

- a) Perfil e frequência do cliente/consumidor ao equipamento existente;
- b) Análise da situação física do referido equipamento;
- c) Análise da situação dos licenciamentos e alvarás do equipamento;
- d) Levantamentos dos serviços e preços praticados;
- e) Resultado econômico-financeiro das operações já realizadas;
- f) Estrutura de gestão, operação e manutenção.

7.1.2. Estudos de Engenharia e Afins

O Relatório de Estudos de Engenharia e Afins deverá conter:

- a) Inventário das condições existentes na área do empreendimento;
- b) Análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário;
- c) Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX).

7.1.2.1. Inventário das condições existentes

- i. Inventário das instalações existentes da área do empreendimento em estudo, com descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a parceria, a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário;
- ii. O zoneamento funcional do aeroporto e os planos de proteção de obstáculos e ruído em vigor;
- iii. Avaliação da capacidade instalada, considerando a demanda atual, indicando as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias necessárias para atender a parâmetros mínimos de nível de serviço adequado, especialmente quanto aos seguintes sistemas: terminal de passageiros, terminal de carga aérea, pistas e pátio de aeronaves, administrativo e de manutenção, apoio às operações, apoio às companhias aéreas, industrial de apoio, infraestrutura básica e ambiental.

7.1.2.2. **Análise de desenvolvimento do sítio aeroportuário**

- i. 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.
- ii. Análise e sugestão de equacionamento das possíveis restrições de tráfego aéreo e interferências nas operações do aeroporto (inclusive considerando as ampliações futuras) e de aeroportos próximos, principalmente o Aeroporto Internacional de Brasília, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada, considerando-se as limitações impostas pelas zonas de proteção de aeródromo e auxílios a navegação aérea e com as informações disponibilizadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, além da avaliação do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos - PBZPA, Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea - PZPANA, dos obstáculos e das superfícies limitadoras de obstáculos, do Plano Básico de Zoneamento de Ruído - PBZR e das restrições de uso do solo e curvas de ruído.
- iii. Apresentação de anteprojeto de engenharia, com as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, que busque maior eficiência à utilização das instalações e, ainda, considerando a maximização do retorno esperado do projeto.
- iv. O anteprojeto deverá indicar, ainda que de forma preliminar, o cronograma de execução da obra, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes e apresentar desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber.
- v. O anteprojeto deverá considerar as normalizações da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor aeroportuário.
- vi. Além disso, avaliação do desenvolvimento de novos equipamentos, de natureza gregária, capazes de proporcionar o uso contínuo do espaço e a integração do Aeroporto Executivo de Brasília à rotina das áreas próximas e ao Distrito Federal.

7.1.2.3. **Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)**

- i. Determinação dos quantitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto básico utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis, observando-se:
- ii. Preços unitários baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.
- iii. A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto, possuindo precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.
- iv. Quando verificada a existência de obras inacabadas no sítio aeroportuário, deverão ser avaliadas as condições das obras e quanto do executado é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do sítio.
- v. Os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, inclusive com

benchmarking de outros aeroportos ou aeródromos semelhantes. Tais custos deverão conter, além dos custos de manutenção e de capital, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador e todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário.

7.1.3. Estudos Ambientais

Por se tratar de atividade potencialmente impactante, a proposta de empreendimento deverá percorrer o rito de licenciamento ambiental, onde será avaliada a viabilidade ambiental para implantação do projeto através de estudos amplos, no aspecto ambiental, em razão da complexidade da proposta de empreendimento.

A depender do modelo de negócio a ser empenhado, o processo de licenciamento ambiental deverá ser conduzido pelo empreendedor particular, junto ao Instituto Brasília Ambiental - IBRAM.

O Relatório de Estudos Ambientais deverá conter:

- a) Resultados de estudos de engenharia que contemple eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente, se houver;
- b) Avaliação dos impactos e riscos ambientais associados ao projeto e possíveis expansões de um aeroporto executivo;
- c) Identificação dos passivos existentes e avaliação dos estudos ambientais existentes, se houver;
- d) Avaliação da adequação dos estudos preliminares de engenharia e afins às normas e melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente, segundo a legislação vigente, inclusive no que se refere ao zoneamento do ruído e do uso do solo;
- e) Avaliação das medidas mitigadoras, das soluções e das estratégias a serem adotadas para a viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental, quando aplicável;
- f) Diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pelo futuro parceiro privado, quando aplicável;
- g) Definição do custo atinente ao licenciamento ambiental, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, soluções e estratégias para viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental; e
- h) Criação de indicadores para avaliar o desempenho da gestão ambiental do operador aeroportuário;
- i) Por se tratar de aeroporto em Zona Rural de Uso Controlado - ZRUC e interferir com a área de proteção de manancial - APM São Bartolomeu (parte sul), a proposta deverá analisar a viabilidade da implantação do empreendimento quanto à legislação vigente, especialmente o Estatuto da Terra (Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964), Decreto nº 62.504/1968 e o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), aprovado pela Lei Complementar nº 803/2009 e atualizado pela Lei Complementar nº 854/2012.

7.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

O Relatório de Avaliação Econômico-financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado, com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto sustentabilidade, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos

de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, *due dilligence* e outros, e sendo avaliados os benefícios fiscais de projetos dessa envergadura.

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar ainda outros elementos pertinentes usualmente adotados no mercado, como o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, TIRM, VPL, *PayBack*, *PayBack* descontado, taxa de retomo do acionista, taxa de retorno do projeto, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas, etc.

Solicita-se a projeção pelo período mínimo de 30 (trinta) anos para exploração, com seus efeitos incorporados na planilha de avaliação econômico-financeira para fins de determinação da viabilidade do empreendimento. Além da projeção para o período de 30 anos, os ESTUDOS TÉCNICOS poderão apresentar proposta de prazo de parceria inferior ou superior ao indicado, de acordo com a viabilidade econômica verificada.

Os estudos de viabilidade econômico-financeira deverão conter os itens a seguir.

7.2.1. **Estudos de Mercado**

O Relatório de Estudos de Mercado deverá conter análises de:

- a) Avaliação da demanda;
- b) Análise da concorrência;
- c) Avaliação de receitas;
- d) Análise de benchmarking;
- e) Solução comercial.

7.2.1.1. **Avaliação da demanda**

- i. Delimitação da região de influência do projeto, com dados demográficos e socioeconômicos;
- ii. Dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga relacionados ao aeroporto e suas regiões de influência;
- iii. Análise de variáveis regionais, considerando-as caso sejam significativas para os resultados.
- iv. Projeção de demanda, considerando-se, separadamente, cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.), ao longo de um período sugerido de projeção de 30 (trinta) anos, com avaliação, em especial, da relação com o crescimento econômico;
- v. Evolução da demanda, considerando eventuais restrições operacionais apontadas nos estudos preliminares de engenharia e afins. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, inclusive testes estatísticos e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pela TERRACAP.

7.2.1.2. **Análise da concorrência**

- i. Análise da competição intramodal (entre aeroportos e aeródromos) e intermodal (demais modos de transporte), na medida da compatibilidade da metodologia de projeção adotada e da disponibilidade dos dados necessários a tais análises;
- ii. Análise de como o respectivo aeroporto vai se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira, após a parceria.

7.2.1.3. **Avaliação de receitas**

- i. Avaliação das fontes de receita, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda;
- ii. 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, estacionamentos, lojas, etc.);
- iii. Exploração das áreas no sítio aeroportuário (ex.: hotéis, centros comerciais, Fly-in, áreas diversas para atividades econômicas, etc.).

7.2.1.4. **Análise de benchmarking**

- i. Análise de aeroportos e aeródromos com características similares ao objeto Aeroporto Executivo de Brasília, considerando:
- ii. O gerenciamento da capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, com fornecimento de dados para sustentar as premissas e os resultados apresentados (tanto da avaliação da demanda quanto da receita);
- iii. Avaliação da demanda anual, as variações sazonais e os períodos de pico, para aviação regular e não-regular, doméstica e internacional.

7.2.1.5. **Solução comercial**

- i. Deverá ser agregada ao estudo de viabilidade econômica uma solução comercial também viável, ou seja, aliar uma proposta financeira com uma econômica.

7.2.2. **Estudos de Receitas, incluindo:**

- a) Projeção detalhada das receitas de cada negócio durante o período da parceria;
- b) Levantamento de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados que possam favorecer o modelo de negócio indicado.

7.2.3. **Projeções de custos e despesas, incluindo:**

- a) Calcular e projetar os custos variáveis e fixos da operação do modelo proposto para cada unidade funcional (OPEX);
- b) Despesas e os tributos pagos pela contratada.

7.2.4. **Modelo Econômico-Financeiro de cada negócio, incluindo:**

- a) Cálculo e projeção das receitas, despesas e custos anuais da contratada;
- b) Projeção detalhada do custo de capital necessário para o financiamento do investimento (CAPEX);
- c) Estimativa de investimentos fixos;
- d) Quantificação da necessidade de capital de giro;
- e) Inclusão de investimentos pré-operacionais;
- f) Cálculo e detalhamento da depreciação relativa aos investimentos que obrigatoriamente deverão ser depreciados integralmente durante o período de projeto;
- g) Estimativa de faturamento, elaboração de demonstrações de resultado;
- h) Elaboração do fluxo de caixa detalhado do projeto;

- i) Resumo das composições de capital do parceiro privado;
- j) Análise dos benefícios e das alternativas consideradas ante os custos envolvidos na concepção, implementação, gestão, exploração e manutenção do equipamento objeto do estudo, por uma perspectiva socioeconômica, de modo a considerar as externalidades positivas (economias) e negativas (impactos ambientais);
- k) Dimensionamento do projeto em termos de geração de valor agregado para a sociedade, com a identificação do valor apurado por cada parte interessada identificada na Avaliação Institucional;
- l) Avaliação das cadeias econômicas geradas impactadas pelo empreendimento, geração de emprego e eventuais externalidades, tanto positivas quanto negativas, do projeto.

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

- a) Identificação, caracterização, impactos, custos e mitigação dos riscos relacionados com a gestão, operação e manutenção dos equipamentos objeto do estudo;
- b) Identificação, detalhamento e sugestão de compartilhamento dos principais riscos associados ao projeto;
- c) Análise das implicações jurídicas associadas à repartição de riscos contemplada na matriz elaborada, por meio da identificação do mecanismo contratual do qual a referida alocação poderia ser efetivada;
- d) Análise de Sensibilidade e Simulação de Monte Carlo, com a evidenciação das situações onde o Valor Presente Líquido do projeto pode ser negativo, sua probabilidade de ocorrência, assim como o desenvolvimento de estratégias alternativas para o enfrentamento dessas situações.

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

- a) Construção de um comparador do setor público, incluindo os riscos transferíveis, que reflita os benefícios líquidos, ou custos líquidos, da gestão, operação e manutenção por meio da execução direta Governo;
- b) Análise do custo benefício (*Value for Money*);
- c) Construção de um fator de comparação privado que permita a comparação com o setor público;
- d) Descrição e análise de fatores qualitativos que não tenham sido valorados na elaboração dos comparadores;
- e) Comparação das alternativas de modelagem jurídico-institucional, indicando justificadamente aquela que apresenta o melhor custo/benefício social e econômico.

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

- a) A obtenção de melhores resultados para a TERRACAP;
- b) O assegurado retorno sobre o investimento;
- c) A mitigação dos riscos de demanda associados aos eventos artísticos e esportivos;
- d) O incentivo à eficiência operacional e comercial do parceiro privado;
- e) O aumento da competição na licitação.

7.3. ESTUDOS DE VIABILIDADE JURÍDICO-INSTITUCIONAL

Análise da viabilidade jurídico-institucional, considerando os aspectos legais e normativos atinentes ao modelo jurídico sugerido, à luz da legislação vigente e também os aspectos de gestão da parceria.

Na análise da viabilidade jurídico-institucional é fundamental a definição de um ambiente regulatório claro, estável e flexível, que seja capaz de gerar segurança para os investimentos, a cooperação econômica entre os parceiros e a redução de riscos.

A matriz de risco associado aos empreendimentos deve ser elaborada, contendo tanto os riscos controláveis como os não controláveis, para que seja possível traçar as diretrizes da adequada alocação e gestão do risco na regulamentação das cláusulas contratuais.

Na regulamentação das cláusulas contratuais devem ser estabelecidos, de forma clara, como será efetuado o controle e acompanhamento da execução da parceria, prevendo, dentre outros assuntos, que:

- O licenciamento ambiental e o estudo de impacto de trânsito e respeito ao tombamento serão de responsabilidade do Parceiro Privado. Contudo, por se estar diante de uma parceria de interesse público, caberá à TERRACAP apoiar o licenciamento ambiental, fornecendo suporte técnico ao Parceiro Privado.
- A gestão do desempenho será realizada por meio de indicadores que deverão ser baseados em premissas quantitativas e qualitativas objetivando fornecer subsídios para avaliação, no mínimo, dos seguintes tópicos: atingimento dos objetivos e resultados estratégicos por parte da TERRACAP; desempenho do serviço concedido e correspondente remuneração do Parceiro Privado.
- A gestão dos ativos públicos cedidos ao Parceiro Privado e os que este venha a constituir durante o período da parceria será objeto de acompanhamento por parte da TERRACAP.
- A gestão de relacionamento entre envolvidos na parceria será conduzida pelo gerenciamento de conflito de forma a evitar a rescisão do contrato. Sendo assim, a minuta do contrato deverá estabelecer estruturas de gestão para o relacionamento imparcial sendo encorajada a negociação ou a mediação entre as partes.

Os estudos de viabilidade jurídico-institucional deverão conter os itens a seguir.

7.3.1. Definição do modelo de governança da parceria

a) Definição de como será realizada a gestão do contrato, quais os atores públicos e privados que serão envolvidos, com suas respectivas atribuições, em função das atividades de interesse público e privado e da própria destinação dos equipamentos, garantindo que as ações das partes do Contrato sejam pautadas pelo retorno econômico e social esperado para os equipamentos do Aeroporto Executivo de Brasília.

7.3.2. Desenho e estruturação do arranjo institucional jurídico mais vantajoso para o projeto, claramente detalhado e justificado, contendo:

- a) Análise jurídica das competências da TERRACAP e do parceiro privado para a implantação do modelo;
- b) Mapeamento das opções que a TERRACAP possui para viabilizar o arranjo jurídico necessário para a implementação do projeto;
- c) Indicação das ferramentas jurídicas necessárias ao arranjo jurídico institucional indicado, tais como contratos, convênios de cooperação, contrato de programa, etc.;

d) Análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais da TERRACAP que condicionam a publicação de editais de licitação.

7.3.3. Elaboração de minutas de instrumentos licitatórios e demais documentos necessários à implementação do projeto, incluindo:

- a) Minuta de leis, decretos, contratos, editais, termos de referência e seus anexos;
- b) Pareceres jurídicos que expressem a credibilidade do modelo;
- c) Definição das garantias a serem exigidas na licitação;
- d) Indicação dos critérios de qualificação dos licitantes, de julgamento e de estratégias de negociação até a contratação, conforme as condições da legislação vigente;
- e) Organização das tarefas e decisões em documentos para a eventual publicação da consulta pública;
- f) Mecanismos que deverão estar contratualmente presentes para disciplinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Tais documentos deverão incluir ao menos o resultado da realização das seguintes tarefas:

- g) Incorporação das diretrizes consolidadas nos estudos mencionados acima nos documentos para licitação;
- h) Identificação dos requisitos a serem observados pelo parceiro privado;
- i) Definição das garantias de proposta e de execução contratual a serem exigidas na licitação e no contrato;
- j) Indicação dos critérios de habilitação técnica, jurídica e financeira dos licitantes,
- k) Indicação dos critérios de julgamento das propostas;
- l) Previsão dos mecanismos que deverão estar contratualmente presentes para disciplinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- m) Definição dos índices de desempenho a serem considerados;
- n) Cláusulas de rescisão, indenização, penalidade, encampação e reversão dos bens;
- o) Regulação e fiscalização do contrato;
- p) Penalidades para o inadimplemento das obrigações;
- q) Estabelecimento de regras de pagamento vinculadas ao desempenho na execução do contrato, bem como outros aspectos jurídicos relevantes.

7.4. RELATÓRIO DO PROJETO DE NEGÓCIO

O projeto de negócio é o documento formal onde são registrados os motivos, as oportunidades e as expectativas com relação ao negócio, a descrição da ideia ou percepção sobre a possibilidade de estabelecê-la. É o documento de planejamento capaz de mostrar toda a viabilidade e estratégias, do ponto de vista estrutural, administrativo, estratégico, mercadológico, técnico, operacional e financeiro, demonstrando assim o formato do empreendimento de uma maneira mais geral.

Deve apresentar caráter conclusivo, com o objetivo de compatibilizar os estudos realizados por meio de um apanhado geral das informações e conteúdos produzidos que comprovem a viabilidade do projeto proposto, considerando todas as particularidades e externalidades existentes entre os equipamentos objeto desse Termo de Referência.

O projeto de negócio deverá permitir a identificação dos fatores chave para o avanço do projeto. Neste caso, deverão ser considerados os seguintes aspectos:

- Viabilidade Técnica;
- Viabilidade jurídico-institucional, considerando os aspectos legais e normativos atinentes ao modelo jurídico sugerido, à luz da legislação vigente;
- Demonstração das vantagens comerciais, técnicas, econômicas e jurídicas frente ao modelo escolhido (viabilidade econômico-financeira).

O Relatório Final do Projeto de Negócio consolida os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídico-institucional para implantação, modernização, gestão, operação e manutenção do Aeroporto Executivo de Brasília. Considerando não existir uma estrutura rígida para a composição de um Projeto de Negócio, torna-se necessário compreender que ele deverá ter o mínimo de seções que proporcionem um entendimento completo do negócio ou projeto a ser testado.

Para o projeto de negócio objeto deste escopo solicita-se uma estrutura mínima para apresentação do relatório final, a saber:

- a) Sumário executivo
- b) Modelo do negócio;
- c) Planejamento estratégico do negócio;
- d) Análise de mercado;
- e) Plano de marketing;
- f) Plano financeiro;
- g) Modelo jurídico-institucional;
- h) Arranjo jurídico-institucional;
- i) Construção de cenários;
- j) Anexos

A seguir, estarão descritas diretrizes sobre cada um destes tópicos a ser abordado no projeto de negócio.

7.4.1. **Sumário Executivo**

O Sumário Executivo é um resumo do Projeto de Negócio. Não se trata de uma introdução ou justificativa e, sim, de um sumário contendo seus pontos mais importantes.

De acordo com Dornelas⁶, o Sumário Executivo pode ser considerado a parte mais importante do Projeto de Negócios pelos seguintes motivos:

- É normalmente a primeira parte que será lida por qualquer pessoa interessada naquele Projeto de Negócio;
- Deve conter uma síntese completa do Projeto de Negócio;
- Dependendo do seu conteúdo e clareza, o leitor pode não se interessar pelo Projeto de Negócio e não continuar a leitura.

Embora o Sumário Executivo compreenda a primeira parte do projeto, ele só deve ser elaborado após a conclusão do mesmo. Ao ser lido por interessados, ele deverá deixar clara a ideia e a viabilidade de sua implantação. Informações mais detalhadas virão nas partes seguintes do projeto.

Deverá ser agregada ao projeto de negócio a apresentação em PowerPoint, com os pontos mais importantes de viabilidade técnica, econômica e jurídica-institucional, para apresentação à Direção da TERRACAP e aos interessados em participar de uma concorrência para a futura parceria nos moldes apresentados por aquele estudo.

O Sumário Executivo deverá focar nos seguintes aspectos:

- a) Breve descrição do modelo de negócio;
- b) Apresentação do conceito do negócio;
- c) Definição da proposta de valor.

7.4.2. **Modelo do Negócio**

Segundo Rebouças⁷, o Modelo de Negócio define a natureza de atuação comercial que uma empresa irá executar, como ela irá vender seus produtos e serviços. Define o valor que uma organização oferta aos seus consumidores com o objetivo de gerar lucro e sustentabilidade à empresa.

No contexto de gestão, operação e manutenção dos equipamentos objeto deste documento, o Modelo tem a pretensão de definir e especificar que produtos e serviços serão oferecidos pelas unidades funcionais do Aeroporto Executivo de Brasília, o que será comercializado, e como se sustentará. Ou seja, deverá haver a definição do escopo dos serviços e produtos a serem ofertados pelos referidos equipamentos, apresentando seu conceito, objetivo e justificativa; a delimitação dos produtos a serem oferecidos ao mercado; a explicação sobre a forma pela qual os equipamentos serão administrados, trazendo o papel da TERRACAP no negócio, bem como de eventuais parceiros. Em suma, deverá, no mínimo, apresentar:

- a) Escopo do negócio (conceito, objetivo e justificativa);
- b) Produtos e serviços;
- c) Definição do público alvo;
- d) Formato jurídico da administração;
- e) Atribuições das partes no negócio.

7.4.3. **Planejamento Estratégico do Negócio**

Na seção de Planejamento Estratégico é definida a situação atual, objetivos, rumos e metas da concepção, implantação, gestão, exploração e manutenção dos equipamentos.

Deverá elencar, no mínimo, os seguintes itens:

- a) Missão e visão do negócio;
- b) Mapeamento dos *stakeholders* do projeto;
- c) Matriz de responsabilidades;
- d) Identificação de riscos e plano de resposta aos riscos;
- e) Análise da matriz SWOT (FOCA) - Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades), Threats (Ameaças).

7.4.4. **Análise de Mercado**

- a) No projeto de negócio, deve ser demonstrado que se conhece muito bem o mercado consumidor dos produtos e serviços (turísticos, culturais, comerciais, etc.), que se pretende oferecer nos equipamentos;
- b) É preciso saber como o mercado está segmentado, as características do consumidor, análise

da concorrência, a participação de mercado do empreendimento e a dos principais concorrentes, os riscos do negócio, dentre outros;

c) A análise do mercado envolve pelo menos três dimensões: o mercado consumidor (mercado-alvo) atual e potencial, os fornecedores e os concorrentes atuais e potenciais. Esta análise da procura e da oferta pressupõe que nos resultados obtidos, devam ser apresentados dados estatísticos os quais funcionem como indicadores para a viabilidade do negócio, de acordo com a atuação do mercado;

d) É também importante: conhecer o cliente (público alvo); definir o âmbito geográfico de alcance do negócio; identificar os concorrentes; enunciar os pontos fracos e vantagens em relação a eles; estabelecer os fornecedores para dar resposta a todas as necessidades do negócio.

7.4.5. Plano de Marketing

No plano de marketing deverá constar:

a) A descrição das estratégias de divulgação, comercialização e promoção dos produtos e serviços envolvidos no projeto;

b) Estimativa da receita gerada por cada bem ou serviço pretendido, com a justificativa, em termos de estratégia de marketing, da forma como se pretende atingir tais níveis de resultado.

7.4.6. Plano Financeiro

No Plano Financeiro, deverá ser elaborado um aperfeiçoamento da análise financeira realizada no Estudo de Viabilidade Econômica, contando com um cenário negocial definido e premissas refinadas. Esta análise deverá ser feita tanto do ponto de vista da TERRACAP quanto do ponto de vista dos eventuais parceiros. No mínimo, deverá conter:

a) Definição das premissas;

b) Receitas;

c) Despesas;

d) Investimentos (incluir aquisições e contratações);

e) Fluxo de caixa;

f) Cálculo da taxa mínima de retorno;

g) Cálculo do valor presente líquido do negócio;

h) Estimativa de faturamento mensal;

i) Fontes de financiamento;

j) Rentabilidade do projeto (Cálculo do Valor Presente Líquido, Cálculo da Taxa Interna de Retorno do Projeto e do Acionista).

7.4.7. Modelo Jurídico-Institucional

a) Definição da alocação de riscos do projeto e de todos os parâmetros jurídicos necessários, inclusive o modelo de garantias e elaboração de memorando legal descrevendo os instrumentos legais e a justificativa para a escolha;

b) Definição do modelo de governança da parceria, estabelecendo como será realizada a gestão do contrato, quais os atores públicos e privados que serão envolvidos, com suas respectivas atribuições, em função das atividades de interesse público e privado e da própria destinação dos equipamentos, garantindo que as ações das partes do contrato sejam pautadas pelo retorno econômico e social esperado para os equipamentos do Aeroporto Executivo de Brasília.

7.4.8. Arranjo Jurídico-Institucional

Desenho e estruturação do modelo jurídico mais vantajoso para o projeto, claramente

detalhado e justificado, contendo:

- a) Análise jurídica das competências da TERRACAP e do parceiro privado para a implantação do modelo;
- b) Mapeamento das opções que a TERRACAP possui para viabilizar o arranjo jurídico-institucional necessário para a implementação do projeto;
- c) Indicação das ferramentas jurídicas necessárias ao arranjo indicado, tais como contratos, convênios de cooperação, contrato de programa, etc.;
- d) Análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais da TERRACAP que condicionam a publicação de editais de licitação;
- e) Plano de comunicação para implantação do projeto, que permita que se estabeleça meios de comunicação efetivos e eficientes para todos os envolvidos. Deve-se identificar quem necessita da informação (stakeholders), as necessidades de informação e os meios para transmiti-las (tecnologia de comunicação).

7.4.9. Construção de Cenários

- a) Tendo sido definido o modelo do negócio, seu planejamento estratégico, analisado o mercado consumidor e avaliados os resultados financeiros, deverão ser simulados valores e situações diversas para o empreendimento. Deverão ser construídos cenários onde o negócio obtenha resultados pessimistas (queda nas vendas e/ou aumento dos custos) ou otimistas (crescimento do faturamento e diminuição das despesas);
- b) A partir daí deverão ser pensadas ações para evitar e lidar com as adversidades ou então para potencializar situações favoráveis. Deverão ser feitas quantas simulações forem necessárias e apresentadas soluções alternativas (Plano B).

7.4.10. Anexos

Esta seção deve conter todas as informações julgadas relevantes para o melhor entendimento do Projeto de Negócio. Por isso, não há um limite de páginas ou exigências a serem seguidas. Poderão ser anexados, dentre outros:

- a) Legislações e estudos pertinentes para o trabalho;
- b) Plantas dos equipamentos;
- c) Roteiro e resultados completos das pesquisas de mercado realizadas;
- d) Material de divulgação do negócio, folders, catálogos;
- e) Estatutos, contrato social da empresa;
- f) Planilhas financeiras detalhadas.

7.5. MINUTAS DOS DOCUMENTOS NEGOCIAIS

Deverão ser elaboradas as minutas dos documentos negociais para o modelo de negócio. Alguns dos documentos negociais possíveis estão elencados abaixo, podendo ocorrer a indicação por outros no decorrer dos trabalhos:

- a) Minuta de edital de licitação para parceria com a iniciativa privada;
- b) Minuta do contrato de parceria;
- c) Termo de Referência para a minuta do edital e os respectivos anexos técnicos;
- d) Termo de Referência para matriz de riscos do projeto.

8. APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

O material deverá ser disponibilizado, em duas vias impressas e em meio digital nos formatos: xlsx, docx, .pdf e jpg. Deverá apresentar conteúdo e linguagem compatíveis com sua destinação, em língua portuguesa, devidamente digitado e formatado, contendo a relação de obras consultadas de acordo com as recomendações normativas da ABNT.

Quadros e tabelas deverão conter a fonte dos dados apresentados. Em todas as páginas deverá constar a rubrica do responsável pelo produto. A formatação deverá seguir as seguintes recomendações: fonte Arial, tamanho 12, espaçamento entre linhas 1,5, margens superior e esquerda de 3 cm e margens direita e inferior de 2 cm.

9. LEGISLAÇÃO PERTINENTE

- a) Decreto Federal nº 8.428, de 02 de abril de 2015 – Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública.
- b) Decreto Distrital nº 33.157, de 26 de agosto de 2011 – Dispõe sobre a coordenação política de parcerias público-privadas no âmbito do Governo do Distrito Federal, e dá outras providências;
- c) Lei Distrital nº 4.167, de 02 de julho de 2008 – Altera dispositivo da Lei nº 3.792, de 2 de fevereiro de 2006, e dá outras providências;
- d) Decreto Distrital nº 28.813, de 27 de fevereiro de 2008 – Dispõe sobre a inaplicabilidade do Decreto nº 17.733, de 02 de outubro de 1996;
- e) Resolução TCDF nº 189, de 02 de fevereiro de 2008 – Dispõe sobre o controle e a fiscalização de procedimentos de licitação, contratação e execução contratual de Parcerias Público-Privadas (PPPs), a serem exercidos pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal;
- f) Decreto Distrital nº 27.965, de 18 de maio de 2007 – Aprova o Novo Regimento do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Distrito Federal - CGP e dá outras providências;
- g) Lei Distrital nº 3.792, de 08 de fevereiro de 2006 – Institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Distrito Federal e dá outras providências;
- h) Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 – Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública;
- i) Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995 – Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências;
- j) Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- k) Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993 – Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- l) Decreto Distrital nº 36.554, de 17 de junho de 2015 – Dispõe sobre o Procedimento de

Manifestação de Interesse e sobre a Manifestação de Interesse Privado em parcerias público-privadas e em concessão comum ou permissão de serviços públicos, arrendamento de bens públicos e concessão de direito real de uso no âmbito da administração pública distrital.

10. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

- a) Relatório nº 0003/2017 - GENEP - Proposta de um Aeroporto Executivo. Gerência de Formatação de Novos Empreendimentos - GENEP, maio de 2017;
- b) Mapa georreferenciado da área objeto do estudo.

Ricardo Henrique Sampaio Santiago

Diretor de Comercialização e de Novos Negócios - DICOM

João Francisco Alves Veloso

Gerente de Formatação de Negócios - GEFOR/DICOM

João Pedro Dias Lima

Engenheiro - GEFOR/DICOM

Líder do Projeto

Walter José de Almeida Filho

Engenheiro - GEFOR/DICOM

Líder Substituto do Projeto



Documento assinado eletronicamente por **RICARDO HENRIQUE SAMPAIO SANTIAGO - Matr.0002674-3, Diretor de Desenvolvimento Econômico e Comercial**, em 24/11/2017, às 18:13, conforme art. 6º, do Decreto nº 36.756, de 16 de Setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JOÃO FRANCISCO ALVES VELOSO - Matr.0002489-9, Gerente de Formatação de Negócios**, em 24/11/2017, às 18:34, conforme art. 6º, do Decreto nº 36.756, de 16 de Setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JOAO PEDRO DIAS LIMA - Matr.0002462-7, Engenheiro(a)**, em 24/11/2017, às 18:37, conforme art. 6º, do Decreto nº 36.756, de 16 de Setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **WALTER JOSÉ DE ALMEIDA FILHO - Matr.0002468-6, Engenheiro(a)**, em 24/11/2017, às 19:12, conforme art. 6º, do Decreto nº 36.756, de 16 de Setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **3487394** código CRC= **0A1F7473**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAM BL F ED SEDE TERRACAP S N - BRASILIA/DF - Bairro ASA NORTE - CEP - DF

00111-00013482/2017-11

Doc. SEI/GDF 3487394