

Publicada licitação para construção e concessão de novo aeroporto internacional em Santa Cruz Cabrália, no sul da BA, por meio de Parceria Público-Privada (PPP) entre Governo da Bahia e a empresa vencedora da concorrência, em 25.05.23

O aviso de licitação para a construção e concessão (operação, manutenção, administração e exploração) do novo Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento, em Santa Cruz Cabrália, no sul da Bahia, foi publicado no Diário Oficial do Estado (DOE) da Bahia no dia 17. A próxima etapa da licitação será o leilão realizado em julho na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo, que definirá a empresa responsável pela administração do Novo Aeroporto Costa do Descobrimento pelo período de 30 anos.

Paralelamente à construção do novo aeroporto, a empresa contratada também será responsável pela adequação e melhorias, na operação, manutenção, administração e exploração, do atual Aeroporto de Porto Seguro, também no extremo sul do Estado. Após a conclusão da obra, os vôos serão transferidos para o novo aeroporto e o atual aeroporto de Porto Seguro será desativado.

As principais informações da obra:

- 1 – execução da obra por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) entre o Governo da Bahia, através da Secretaria Estadual de Infraestrutura (SEINFRA), e a empresa vencedora do edital;
- 2 - novo terminal aéreo foi planejado em área patrimonial de aproximadamente 300 hectares (3.000.000 m²), com pista de pouso e decolagem de 45 x 3.000 m., com classificação código de referência de aeronave 4E, mais pátio de estacionamento de aeronaves com capacidade para até 27 aeronaves, terminal de passageiros de 48 mil m², com capacidade de atender grandes aeronaves em voos nacionais e internacionais, *hub* regional e transportes de carga; e,



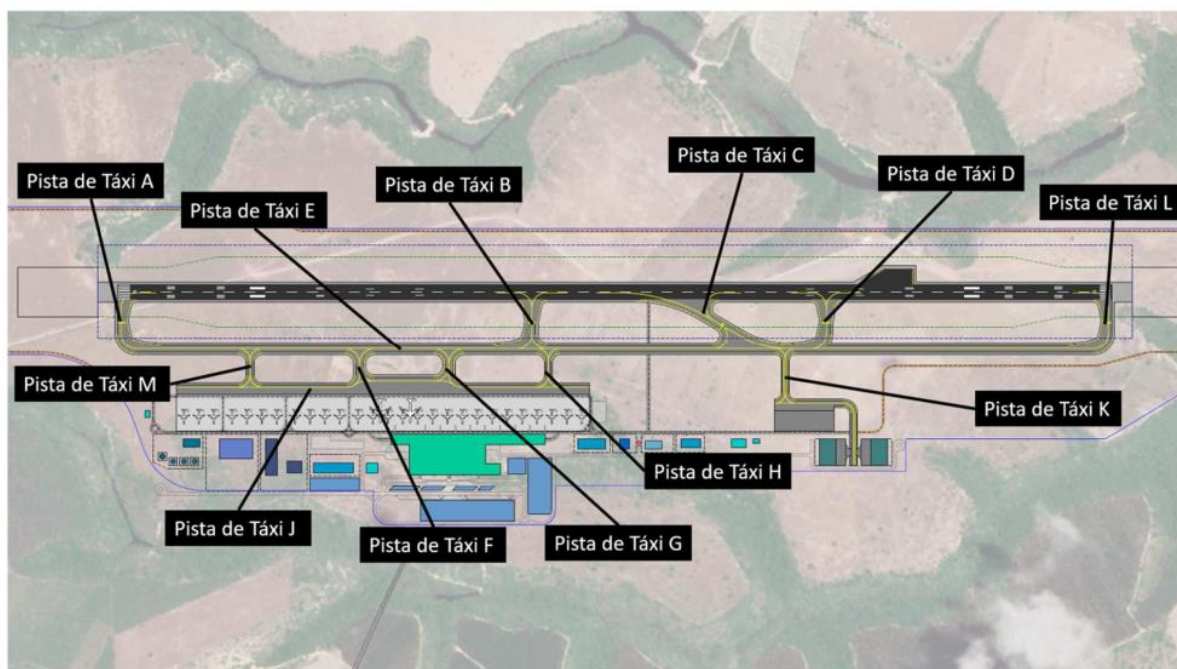
<http://www.infraestrutura.ba.gov.br/modules/galeria/uploads/1959/1684416024AeroportoInternacionalCostaDoDescobrimentollustraoAcquamarina.jpg>

- 3 - Investimento previsto na obra é de aproximadamente R\$ 1,3 bilhões.

A Costa do Descobrimento é uma das principais zonas turísticas da Bahia, consistindo em um território do Estado da Bahia que compreende os municípios litorâneos: Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e Belmonte. Além desses municípios, este território abrange Eunápolis, Itabela, Guaratinga, Itagimirim e Itapebi, municípios do interior continental, ao longo da BR-101, principal eixo rodoviário norte-sul costeiro do país.

O novo Aeroporto da Costa do Descobrimento está situado a 24 km de Porto Seguro e 40 km de Eunápolis, localizado em região fora de área de expansão de centros urbanos.

A localização proposta para o novo aeroporto compreende áreas compostas pela Área do Novo Sítio Aeroportuário, as quais devem ser desapropriadas, conforme consta do relatório de situação patrimonial dos imóveis a serem desapropriados.



O terminal de passageiros foi planejado para ser capaz de atender, em sua primeira fase, pelo menos 4 milhões de passageiros por ano, aproximadamente o dobro da movimentação atual do aeroporto, sendo, nas fases consequentes, ampliado para atender a demanda crescente de passageiros.

A concessão está concebida segundo um Plano de Desenvolvimento do Complexo Aeroportuário Costa do Descobrimento com 03 fases de implantação - Fase 1B, Fase 2 e Fase 4. A operação do Aeroporto Existente deverá ocorrer durante os 5 primeiros anos da Concessão, período no qual devem ser obtidas as licenças ambientais necessárias para o início e conclusão das obras do novo complexo aeroportuário.

As obras de ampliação incluídas na Fase 2/1ª ampliação deverão ser concluídas até o final do 15º ano da Concessão. As obras de ampliação incluídas na Fase 4/2ª ampliação deverão ser iniciadas de acordo com Gatilho de Demanda, determinado em 6.176.000 passageiros/ano.

Fase 1B

Para a primeira fase de implantação do Complexo Aeroportuário, a concessionária deverá realizar os investimentos necessários para disponibilizar infraestrutura que possibilite a prestação de serviços adequado aos usuários, conforme descrito abaixo:

[1] área operacional:

1.1 - implantação de pista de pouso/decolagem, com comprimento mínimo de 2.400 m., com código de referência de aeródromo por aeronave 4E, para operação de aproximação de precisão de Categoria I na cabeceira principal e de não-precisão na outra cabeceira, para operações diurna e noturna.

1.2 - implantação de sistema de pistas de táxi, compatível com a movimentação do aeroporto, que permita fluxos bem definidos, sem cruzamentos de tráfego, incluindo pista de táxi paralela à pista de pouso/decolagem, contemplando pelo menos 80% do comprimento total da pista de pouso, com acesso direto pela cabeceira principal, necessário para que o aeroporto esteja

habilitado a operar, no mínimo, aeronaves código 4E.

1.3 - implantação, ao menos, de duas pistas de *taxiway* de ligação do pátio à *taxiway* paralela, código E, de forma que o fluxo de acesso às posições de parada seja realizado sem cruzamentos.

1.4 - implantação de áreas de segurança de fim de pista (RESA) nas duas cabeceiras.

1.5 - disponibilização de pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, ao menos, 14 posições código "C" e 1 posição código "E", perfazendo 15 posições.

[2] área comercial:

2.1 – implantação de sistema do terminal de passageiros, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, com capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:

- 936 passageiros domésticos em hora pico durante o embarque;

- 1.217 passageiros domésticos em hora pico durante o desembarque;

- 321 passageiros internacionais em hora pico durante o embarque; e,

- 458 passageiros internacionais na hora pico durante o desembarque.

2.2 – implantação de área de 300 m² no mesmo prédio do terminal de passageiros, para as operações de capatazia e armazenagem.

2.3 - fachada do lado ar do Terminal de Passageiros deverá estar afastada paralelamente de pelo menos 430 metros do eixo da pista de pouso e decolagem de forma a preservar o espaço para desenvolvimento das instalações do lado ar do aeroporto em expansões futuras.

Fase 2

Esta fase de implantação do Complexo Aeroportuário contempla a 1ª ampliação prevista. As obras da 1ª ampliação, prevista para esta fase deverão ser iniciadas no ano 13º e concluídas até o final do 15º ano da Concessão.

[1] área operacional:

- implantação de pista de táxi de saída rápida de forma a prover um fluxo de saída rápido da pista de

pouso e decolagem para operações de pouso pela cabeceira principal que esteja habilitado a operar, no mínimo, aeronaves código 4E.

- implantação de forma que sejam contabilizadas um total mínimo de três, pistas de *taxiway* de

ligação do pátio à *taxiway* paralela, sendo ao menos duas para aeronaves código E, de forma que o fluxo de acesso às posições de parada seja realizado sem cruzamentos.

- disponibilização de pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, ao menos 18 posições (+4 posições) código "C" e 1 posição código "E", perfazendo 19 posições (+4 posições).

[2] área comercial:

2.1 – implantação de sistema do terminal de passageiros, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, com capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:

- 1.191 passageiros domésticos em hora pico durante embarque – ie, +255 pax/hora, ou +27,2%;

- 1.549 passageiros domésticos em hora pico durante desembarque - ie, +332 pax/hora, ou +27,3%;

- 397 passageiros internacionais em hora pico durante embarque - ie, +76 pax/hora, ou +23,7%;

e,

- 566 passageiros internacionais na hora pico durante desembarque - ie, +108 pax/hora, ou +23,6%.

Fase 4

Esta fase de implantação do Complexo Aeroportuário contempla a 2ª ampliação prevista. Nesta fase, a 2ª ampliação do Complexo Aeroportuário ocorrerá de acordo com o "Gatilho de Demanda", determinado em 6.176.000 passageiros/ano. Caso o 'gatilho' de demanda não ocorra

até o ano 24º ano da Concessão (de 30 anos), a Concessionária ficará desobrigada de realização da ampliação.

[1] área operacional:

- ampliação da pista (de 2.400 m.) em 600 m., para 3.000 m., pela cabeceira setor oeste (THR 24), mantendo código de referência de aeródromo 4E, mantendo aproximação por instrumento de precisão Categoria I na cabeceira principal, e de não-precisão na outra cabeceira, com implantação de RESA na nova cabeceira.

- implantação de sistema de pistas de táxi, compatível com a movimentação do aeroporto, que permita

fluxos bem definidos, sem cruzamentos de tráfego, incluindo pista de táxi paralela à pista de pouso/decolagem, com acesso direto às duas cabeceiras, necessário para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, aeronaves código 4E;

- implantação de forma que sejam contabilizadas um total mínimo de quatro, pistas de *taxiway* de ligação do pátio à *taxiway* paralela, sendo ao menos duas para aeronaves código E, de forma que o fluxo de acesso às posições de parada seja realizado sem cruzamentos;

- disponibilização de pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, ao menos 23 posições código "C" (+5 posição) e 2 posições código "E" (+1 posição), perfazendo 25 posições (+6 posições).

[2] área comercial:

2.1 – implantação de sistema do terminal de passageiros, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, com capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:

- 1.582 passageiros domésticos em hora pico durante embarque - ie, +391 pax/hora, ou +32,8%;

- 2.056 passageiros domésticos em hora pico durante desembarque - ie, +507 pax/hora, ou +32,7%;

- 509 passageiros internacionais em hora pico durante embarque - ie, +112 pax/hora, ou +28,2%;

e,

- 725 passageiros internacionais na hora pico durante desembarque - ie, +159 pax/hora, ou +28,1%.

Em todas as fases, a Concessionária deverá atender aos requisitos para realização de operações aeroportuárias sustentáveis conforme disposto no Apêndice A do Edital/contrato: "Parâmetros de Sustentabilidade".

Segundo o secretário de Infraestrutura, Sérgio Brito, o novo aeroporto poderá contribuir na atração de mais turistas, assim como novos negócios para a região. "A construção do aeroporto vai possibilitar a ampliação de voos na malha aeroviária baiana, além de conectar a região com a Europa e Américas. Hoje, o Aeroporto de Porto Seguro (SBPS) – a cerca de 215 MN a S-SW de Salvador/SBSV - é um dos equipamentos regionais mais movimentados do nordeste, mas com o crescimento malha urbana no entorno, não é possível ampliar a estrutura nem receber voos de outros continentes", afirmou.

Em altitude de 169 pés, o atual aeroporto de Porto Seguro (SBPS) tem pista (10/28) de 45 x 2.000 m.

(com cabeceira 10 deslocada em 130 m., com cabeceira 28 deslocada em 70 m., com LDA de 1.800 m., TORA/ASDA de 1.930 m. para pista 10 e de 1.870 m. para pista 28, e TODA de 2.000 m.), de asfalto (resistência PCN 55). O código de referência do aeródromo é 4C. A COA do aeródromo prevê a autorização de operações especiais de aeronaves de aeronaves com número de código de referência do aeródromo 3 e 4 [1] em condição VMC, de acordo com o Nível Equivalente de Segurança Operacional pela ANAC, com as não-conformidades avaliadas de [i] obstáculos na faixa de pista de pouso/decolagem e de [ii] inexistência de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) da pista principal, e [2] em condição IMC na pista desde que o PAPI (THR 10) esteja operacional, com vento de través máximo de 12 KT, com requisito de aproximação estabilizada a 1.500 pés (ALT) e pouso pelo cmte. (PF), e frequência de

monitoramento do coeficiente de atrito e macrotextura do pavimento com intervalos máximos 140 dias, como mitigadoras.

A operadora é a Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda. – SINART – contratada pelo Estado da Bahia.

Em 2022, o aeroporto teve a movimentação de 20.753 pousos/decolagens (com aumento de 16,7% sobre a movimentação de 2021), atrás no nordeste de Maceió/SBMO, com 21.267 pousos/decolagens, de Fortaleza/SBFZ, com 54.327 pousos/decolagens, de Salvador/SBSV, com 76.365 pousos/decolagens, e de Recife/SBRF, com 83.088 pousos/decolagens, e logo à frente de São Gonçalo do Amarante/SBSG, com 18.220 pousos/decolagens. O aeroporto teve a 34ª posição no Brasil em termos de movimentação por pousos/decolagens/

Em 2022, em termos de número passageiros atendidos, o aeroporto teve a 21ª posição, com 222.698 passageiros (pax/ano) – somente de vôos domésticos -, com desempenho, no nordeste, à frente de João Pessoa/SBJP, com 131.474 pax/ano, e atrás de Maceió/SBMO, com 232.344 pax/ano (234.963 com passageiros internacionais), de São Gonçalo do Amarante/SBSG, com 234.137 pax/ano (240.877 com passageiros internacionais), de Fortaleza/SBFZ, com 519.750 pax/ano (540.581 com passageiros internacionais), de Salvador/SBSV, com 604.777 pax/ano (632.405 com passageiros internacionais) e de Recife/SBRF, com 775.053 pax/ano (795.716 com passageiros internacionais).

A Licitação nº 07/2023 – com objeto “Parceria Público-Privada na modalidade Concessão Patrocinada para execução de obras e serviços necessários à adequação, operação, manutenção, administração e exploração do atual Aeroporto Internacional de Porto Seguro, conjugada com a construção, operação, manutenção, administração e exploração do Novo Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento”.

http://sit.infraestrutura.ba.gov.br/sisedi/lista_arquivos_edital.asp?id_edital=1329&edital=007/2023&objeto=PARCERIA%20PUBLICO%20PRIVADA%20NA%20MODALIDADE%20CONCESSAO%20PATROCINADA%20PARA%20EXECUCAO%20DAS%20OBRAS%20E%20SERVICIOS%20NECESSARIOS%20A%20ADEQUA%20,OPERA%20,MANUTEN%20,ADMINISTRA%20E%20EXPLORA%20TEMPORARIA%20DO%20ATUAL%20AEROPORTO%20INTERNACIONAL%20DE%20PORTO%20SEGURO,%20CONJUGADA%20COM%20A%20CONSTRU%20,OPERA%20,MANUTEN%20,ADMINISTRA%20E%20EXPLORA%20DO%20NOVO%20AEROPORTO%20INTERNACIONAL%20COSTA%20DO%20DESCOBRIMENTO.