

FEIRA DE SANTANA

2 0 3 5

ESTADO DA BAHIA

Carteira de Projetos Estruturadores

2 0 2 2 - 2 0 3 5

PRODUTO 4

Detalhamento dos Projetos Estruturadores Prioritários

Agosto, 2023



FEIRA DE SANTANA 2035

ESTADO DA BAHIA

Carteira de Projetos Estruturadores 2022 - 2035

PRODUTO 4

Detalhamento dos Projetos Estruturadores Prioritários

Agosto, 2023



MINISTÉRIO DA
INTEGRAÇÃO E DO
DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Uma empresa do grupo



CONCREMAT
engenharia e tecnologia



APRESENTAÇÃO

Os serviços a serem prestados, no âmbito do Projeto BRA/17/019 - Desenvolvimento Regional Sustentável do Nordeste, através de contrato nº 145/2022 firmado entre o PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD) e o CONSÓRCIO CONCREMAT - TESE, composto pelas empresas CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S/A e TESE TECNOLOGIA ARQUITETURA E CULTURA LTDA, objetivam a elaboração de uma Carteira de Projetos Estruturadores que contribuam para o desenvolvimento sustentável e a construção de um ambiente de recuperação econômica de Feira de Santana até 2035, incluindo a elaboração de fichas de projetos para dez Projetos Estruturadores, elaboração de documentos técnicos detalhados para cinco Projetos Estruturadores Prioritários e capacitações para servidores e gestores do município para a implementação desses projetos.

Os trabalhos estão organizados em cinco etapas com os respectivos Produtos, a saber: PRODUTO 1 – Alinhamento das oportunidades para o desenvolvimento econômico sustentável de Feira de Santana com a Agenda 2030; PRODUTO 2 – Identificação das Soluções e Prospecção de Projetos; PRODUTO 3 – Detalhamento da Carteira de Projetos Estruturadores; PRODUTO 4 – Detalhamento dos Projetos Estruturadores Prioritários; PRODUTO 5 – Construção de Capacidades para a implementação dos Projetos Estruturadores Prioritários. A Etapa A e respectivo PRODUTO A, já entregue, estava composta pelos documentos de base como Plano de Trabalho, Planos de Comunicação e Participação, além das fases de gerenciamento do Contrato.

O Presente Relatório é relativo ao PRODUTO 4 e consiste no detalhamento do **Projeto 01 – Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas**, Projeto Estruturador Prioritário selecionado dentre os 10 (dez) definidos anteriormente no PRODUTO 3, cuja seleção ocorreu em conjunto com o NGFeira, Sudene e PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. A concepção do detalhamento do projeto levou em consideração as especificações do contratante quanto ao conteúdo mínimo.

Os serviços prestados estão em conformidade com as exigências do Termo de Referência do Edital de Solicitação de Proposta RFP nº JOF 3780/2022 ETENDERING EVENT ID 11659, referente à contratação de Consultoria Nacional (Pessoa Jurídica) para serviços técnicos especializados para a elaboração de uma Carteira de Projetos Estruturadores para o Município polo de Feira de Santana-BA, com horizonte de implementação até 2035.

SUPERVISÃO PNUD

Leonel Leal Neto	Coordenador do escritório de projetos – Salvador
Thalita T. V. Cavalcante de Holanda	Auxiliar de Projeto – Teresina

SUPERVISÃO SUDENE

Renato Arruda Vaz de Oliveira	Coordenador Geral de Cooperação e Articulação de Políticas
José Aildo Sabino de Oliveira Junior	Coordenação Geral de Cooperação e Articulação de Políticas
Paula Aragão de Souza	Coordenação Geral de Cooperação e Articulação de Políticas

NÚCLEO GESTOR

Colbert Martins da Silva Filho	Prefeito de Feira de Santana
Fernando de Fabinho Araújo Lima	Vice-prefeito
Wilson Ferreira Falcão	Secretário Municipal de Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETTDEC)
Carlos Alberto Oliveira Brito	Secretário Municipal de Planejamento (SEPLAN)
Kátia Maria Petillo Mota Ferreira	Secretária Municipal de Desenvolvimento Urbano (SEDUR)
Marcia Ferreira	Diretora do Departamento de Indústria, Comércio e Serviços
Ana Paula Xavier Pena	Chefe de Gabinete

AGENTES LOCAIS

Edson Piaggio	Instituto Pensar Feira
João Baptista Ferreira	FIEB- Federação das Indústrias do Estado da Bahia e CIFS e Centro das Indústrias de Feira de Santana
Alfredo Falcão	Empresário Shopping Jomafa
Roberto Luiz de Cerqueira Lima	CDL/ Feira de Santana
Edson Nogueira	Sindicato do Vestuário de Feira de Santana
Hélio Ponce	Universidade Estadual de Feira de Santana
Dilton Coutinho	Empresário da Comunicação

RESPONSABILIDADE TÉCNICA

CONSÓRCIO CONCREMAT/ TESE

GESTOR DO CONSÓRCIO	Engenheiro Civil CONFEA 060587600-2
Carlos Henrique Pires Leandro	
COORDENAÇÃO GERAL	Arquiteta e Urbanista CAU A0447-2
Mirna Luiza Cortopassi Lobo	

EQUIPE TÉCNICA – CONSULTORES ESPECIALISTAS

Fernando Leme Fleury	Economista CORECON/SP 31831
Francisco De Assis Mendonça	Geógrafo, CREA/PR 27916/D
Roseli Maria Da Rocha Dos Santos	Socióloga

EQUIPE TÉCNICA EXECUTIVA

Sandra Mayumi Nakamura	Arquiteta e Urbanista CAU A28547-1
Patrícia Costa Pellizzaro	Arquiteta e Urbanista CAU A28564-1
Mariano de Matos Macedo	Economista CORECON/PR 3345
Caroline Nayara Rech	Arquiteta e Urbanista CAU 202924-3

COORDENAÇÃO DO ESCRITÓRIO LOCAL

José Renato Sena Oliveira	Contador CRC/BA 22854/O-0
---------------------------	---------------------------

EQUIPE TÉCNICA COMPLEMENTAR

Gabriela Grossi F. De Pellegrini	Arquiteta e Urbanista CAU 211793-2
Bruno Ruchinski De Souza	Engenheiro Civil, CREA/PR 155298/D
Renata Lazinski Silva	Arquiteta e Urbanista CAU A179941-0
Camila Alves Maia	Engenheira Civil CONFEA 061184026-0
Mariane Gasquel Coelho	Engenheira Civil CREA/MG 169123
Leticia Schmitt Cardon	Arquiteta e Urbanista CAU A46913-0
Raquel Guidolin de Paula	Arquiteta e Urbanista CAU A260323-3

EQUIPE DE APOIO

Hellen Chaiane dos Santos	Administrativo e Financeiro
Alberto Lopes Dalosto	Administrativo e Logística
Lucas Albuquerque	Acadêmico de Arquitetura e Urbanismo
Ariana Rebeca Silva	Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo
Giulia Mazeto	Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	3
SUMÁRIO.....	6
LISTA DE FIGURAS	7
LISTA DE QUADROS	7
LISTA DE TABELAS.....	8
1 PROJETO 01 – AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	11
1.1 Histórico	11
1.2 Caracterização	18
1.2.1 Estudo de pré-viabilidade técnica	22
1.3 Ficha do Projeto.....	27
1.4 Roteiro de atividades para implementação do projeto – Estrutura Analítica do Projeto (EAP).....	33
1.5 Cronograma de Implementação do Projeto.....	41
1.6 Orçamento estimado	43
1.7 Análise ESG	45
1.8 Monitoramento da implementação	48
1.9 Monitoramento e avaliação dos resultados esperados	49
1.10 Modelo da plataforma SIG para monitoramento	50
1.11 Matriz de riscos: análise ex-ante	55
1.12 Modelagem básica de financiamento.....	61
1.13 Formas de contratação/implementação e modelagem jurídica	64
1.14 Quadro de usos de fontes.....	64
1.15 Licenciamento ambiental.....	66

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1:	TRAÇADO DA ÁREA CONSTANTE NO DECRETO DE DESAPROPRIAÇÃO.....	12
FIGURA 2:	ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DE AEROPORTO CARGUEIRO GOVERNO DO ESTADO.....	19
FIGURA 3:	ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO DE CARGAS DE FEIRA DE SANTANA.....	20
FIGURA 4:	ESTRUTURA ANALÍTICA DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS (EAP).....	34
FIGURA 5:	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	43
FIGURA 6:	VISÃO GERAL DO PROJETO NO QGIS.....	52
FIGURA 7:	NOVOS ACESSOS, EDIFICAÇÕES E PROPRIEDADES RURAIS DENTRO DO PERÍMETRO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO.....	53
FIGURA 8:	PERÍMETRO DE DESAPROPRIAÇÃO, CONFORME DEC. ESTADUAL Nº 17114/2016.....	53
FIGURA 9:	PERÍMETRO DE DESAPROPRIAÇÃO, CONFORME DEC. ESTADUAL Nº 13340/2011.....	54
FIGURA 10:	ZONEAMENTO ATUAL.....	54
FIGURA 11:	MATRIZ DE RISCO DO RISCOS DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	59
FIGURA 12:	LOCALIZAÇÃO DA ÁREA AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO.....	66

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1:	FICHA DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	28
QUADRO 2:	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	42
QUADRO 3:	PREMISSAS DO ORÇAMENTO ESTIMADO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS.....	44

QUADRO 4: INDICADORES DE PROCESSO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS	48
QUADRO 5: INDICADORES DE RESULTADO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS	49
QUADRO 7: PLATAFORMA EM AMBIENTE SIG – SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA.....	50
QUADRO 6: ANÁLISE QUALITATIVA E RANKING DOS RISCOS E ESTRATÉGIAS E TRATATIVAS DOS RISCOS DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS..	56
QUADRO 7: CLASSIFICAÇÃO DO PORTE DA OBRA DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO ...	67

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: ORÇAMENTO ESTIMADO.....	44
TABELA 2: QUADRO DE USOS E FONTES DO PROJETO 01 – AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS	65

LISTA DE SIGLAS

AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
BA	Bahia
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CT&I	Ciência, Tecnologia & Inovação
DERBA	Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia
DOTS	Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
EAP	Estrutura Analítica do Projeto
EAR	Estrutura Analítica de Riscos
EIA-RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
ESG	Environmental, Social and Governance
EVT	Estudo de Viabilidade Técnica
FNAC	Fundo Nacional de Aviação Civil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDSC	Índice de Desenvolvimento das Cidades Sustentáveis
IFR	Instrument Flight Rules
INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
ISS	Imposto Sobre Serviços
MROSC	Marco Regulatório das Organizações da Sociedade Civil
NGFeira	Núcleo Gestor de Feira de Santana
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONGs	Organizações não Governamentais
PAN	Plano Aeroviário Nacional
PDA	Plano de Desenvolvimento do Aeroporto
PMBOK	<i>Project Management Body Of Knowledge</i>
PMI	<i>Project Management Institute</i>
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPP	Parceria Público-Privada
SEADM	Secretaria Municipal de Administração
SEAGR	Secretaria de Agricultura, Recursos Hídricos e Desenvolvimento Rural
SECEL	Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Lazer
SEDESO	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social
SEDUC	Secretaria Municipal de Educação
SEDUR	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SEFAZ	Secretaria Municipal da Fazenda

SEGC	Secretaria Extraordinária de Gestão e Convênios
SEGOV	Secretaria Municipal de Governo
SEHAB	Secretaria Municipal de Habitação
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura Urbana
SEINFRA/BA	Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia
SEMMAM	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Recursos Naturais
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento
SETTDEC	Secretaria Municipal de Trabalho, Turismo e Desenvolvimento Econômico
SINART	Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TIR	Taxa Interna de Retorno
UTP	Unidade Territorial de Planejamento
VPL	Valor Presente Líquido

1 PROJETO 01 – AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

1.1 Histórico

Construído pelo Governo do Estado da Bahia e inaugurado em 31 de março de 1985, o Aeroporto João Durval Carneiro, em Feira de Santana, está delegado pela União ao Estado da Bahia por 35 anos (até setembro de 2047), conforme Convênio de Delegação nº 05/2012, de 27 de setembro de 2012¹. O aeroporto foi concedido à iniciativa privada por meio da outorga da concessão remunerada de uso, para ampliação, administração, manutenção e exploração de suas áreas e serviços, a título de execução indireta, conforme edital da Concorrência Pública nº 01/2012, publicado pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba).

Os planos do Governo do Estado para o Aeroporto de Feira de Santana estão evidenciados no termo de referência que deu suporte à licitação realizada pela Agerba em 2012. A justificativa apresentada foi a seguinte:

A necessidade de se disponibilizar um aeroporto capaz de receber grandes aeronaves num município importante no interior do estado é, portanto, segundo os órgãos de planejamento do Governo, fundamental, dos pontos de vista logístico, geográfico e econômico, pois a concentração excessiva de vôos na capital e nos aeroportos litorâneos é problemática para a Bahia, para a população e para as empresas que operam no setor. A cidade de Feira de Santana foi considerada ideal para receber esses investimentos em razão de seu porte, posição geográfica e importância econômica, dentre outros fatores [...]”. (EDITAL DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA AGERBA nº 01/2012, p. 24).

É possível observar na justificativa que a outorga da concessão do aeroporto está amparada nas perspectivas logística, geográfica e econômica apontadas pelos próprios órgãos de planejamento do Estado da Bahia, que tratam como necessária uma desconcentração de voos, até então ofertados de forma concentrada na capital e nas cidades litorâneas. Para dar efetividade a esta ação estratégica, o Governo da Bahia publicou o Decreto Estadual nº 13.340, de 07 de outubro de 2011², alterado pelo Decreto Estadual nº 14.077, de 01 de agosto de 2012³, o qual estabelece:

¹ Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/outorgas-aerodromo/bahia/conv_delegacao-005_2012_sacpr_govba_aeroporto_joao_durval_carneiro-feira_de_santana-ba_.pdf

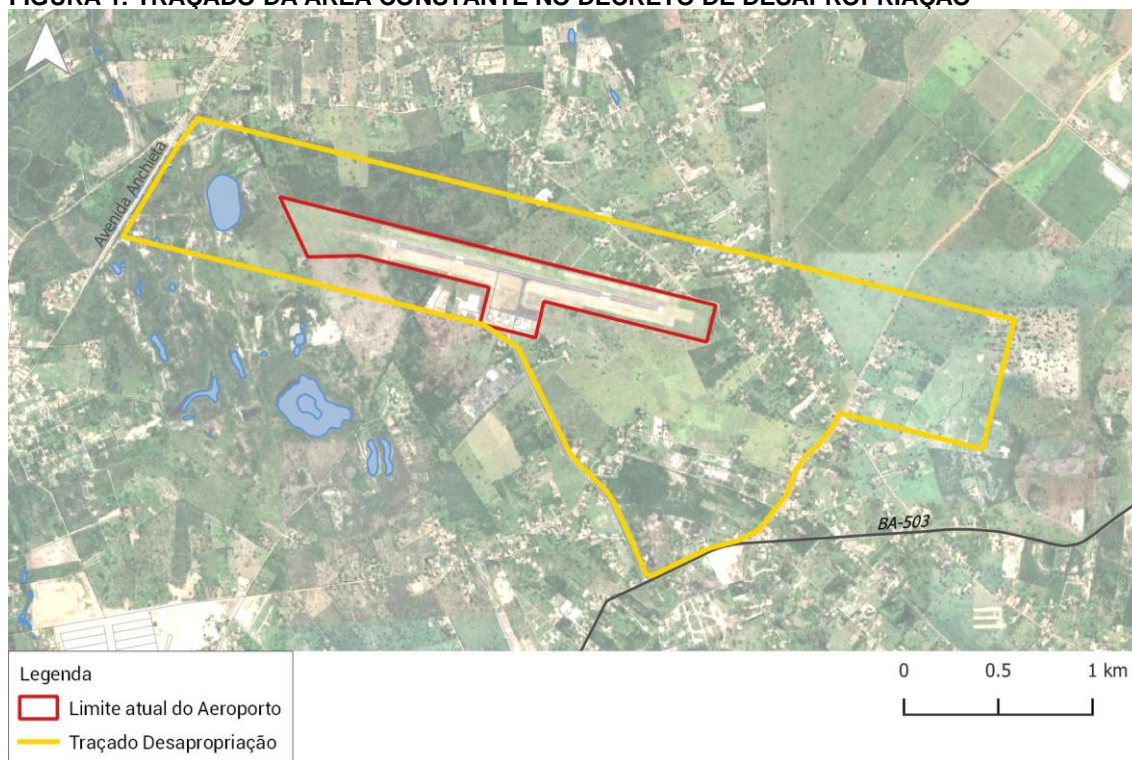
² Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-13340-de-07-de-outubro-de-2011>.

³ Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-14077-de-01-de-agosto-de-2012>.

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra medindo 4.317.948,17m², pertencente a quem de direito, com as acessões e benfeitorias nela existentes, bem como as jazidas superficiais de solo, aguadas, caminhos de serviço, pedreiras e materiais utilizáveis na ampliação do aeroporto, localizada na Av. Antônio Sérgio Barradas Carneiro, no Município de Feira de Santana, conforme estudos e projetos realizados pelo Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia - DERBA, e coordenadas constantes do Anexo Único deste Decreto.” (DECRETO ESTADUAL N° 13.340/2011).

A FIGURA 1 apresenta o traçado da área constante no decreto de desapropriação supramencionado, em comparação com a área patrimonial existente do aeroporto (traçado interno). Conseqüentemente, a desapropriação real a ser efetivada é em torno de 3,8 milhões de metros quadrados, visto que uma parte do terreno já pertence ao Estado da Bahia.

FIGURA 1: TRAÇADO DA ÁREA CONSTANTE NO DECRETO DE DESAPROPRIAÇÃO



Fonte: Elaborado pelo Consórcio Concremat-Tese/Google Earth (maio/2023). Bahia, Decreto Estadual N° 12.340/2011

A imagem de satélite (FIGURA 1) demonstra que a área desapropriada ainda apresenta baixa ocupação urbana, com predominância de chácaras e pequenas propriedades rurais, fator que contribui para facilitar a efetivação das desapropriações. Entretanto, o entorno já começa a apresentar sinais de aumento da urbanização, notadamente na parte a oeste, nas proximidades das avenidas Ayrton Senna/Anchieta (à esquerda, na direção da cabeceira 13 da pista de pousos e decolagens), o que revela a urgência das indenizações para mitigar riscos ao equipamento, evitar maiores custos de desapropriação ou mesmo evitar a inviabilização de futuras expansões se a área total não for incorporada rapidamente ao patrimônio do aeroporto.

O termo de referência evidencia que o desenho adotado pelo Governo do Estado para a concessão tomou três aeroportos como balizadores: o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), o Aeroporto da Zona da Mata – Rio Novo/Goianá (MG), que atende à região de Juiz de Fora (MG), e o Aeroporto Internacional de Petrolina (PE). Ao tratar da distância do Aeroporto de Feira de Santana em relação ao Aeroporto Internacional de Salvador, bem como da escolha dos aeroportos balizadores, o documento explicita:

A pequena distância para a capital é fundamental no sentido de transferir vôos cujo destino não passaria necessariamente pelo Aeroporto Luis Eduardo Magalhães. Além disso, Feira pode se converter num grande HUB aeroviário regional, a exemplo de Viracopos em Campinas (e sua relação com os aeroportos de Guarulhos e Congonhas).

O fato de não existirem estatísticas ou séries históricas acerca do movimento de cargas no aeroporto João Durval Carneiro, converte-se em necessidade de realizar um esforço de aproximação e análise em relação a aeroportos de cidades que apresentam situações análogas às de Feira de Santana, a exemplo de PIB, população, distância para a capital, dentre outras. Além de Viracopos, as características dos aeroportos de Petrolina - PE e Juiz de Fora- MG podem, também, servir de referência para ampliação do aeroporto feirense, em razão de suas posições em relação às respectivas capitais, populações atendidas, economia e características das cargas movimentadas. (EDITAL DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA AGERBA nº 01/2012, p. 27).

A conclusão do termo de referência da licitação é explícita sobre o papel estratégico da ação estruturadora de ampliação do aeroporto para Feira de Santana posta em prática com a outorga da concessão, não apenas para o município, mas para a redução de desigualdades intrarregionais da Bahia, conforme se depreende do excerto a seguir:

Nesse sentido, a ampliação do aeroporto de Feira de Santana é fundamental para o bem estar da população baiana, para a economia da região e para os objetivos estratégicos do Governo, que visam promover, dentre outros fatores, a desconcentração econômica e a redução das desigualdades intra-regionais. A ampliação do Aeroporto João Durval Carneiro contribuirá para a elevação do patamar de articulação e organização das cadeias logísticas do estado, integrando fisicamente diversos municípios do interior e promovendo a desconcentração espacial da economia e do desenvolvimento social. (EDITAL DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA AGERBA nº 01/2012, p. 31).

O consórcio vencedor da licitação, formado pelas empresas UTC Participações e Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (Sinart), constituíram uma sociedade de propósito específico denominada A.F.S – Aeroporto de Feira de Santana S/A, que é a concessionária que gere o equipamento. O Contrato de Concessão nº 05/2013 foi assinado entre a Agerba e a concessionária em 29 de maio de 2013 e vigorará por 25 anos (até maio de 2038). Posteriormente, o controle acionário da A.F.S. foi transferido a um empresário de Feira de Santana, situação que permanece até o momento.

O contrato de concessão fixa fases e obrigações para as partes em relação aos investimentos no aeroporto, sendo as duas primeiras fases de obrigações da concessionária em função de prazo (em até 6 meses e até 36 meses) e outras duas a partir de gatilhos, considerando a quantidade de 8.000 e 50.000 embarques/mês. Da parte do poder concedente, o Estado da Bahia se obrigou contratualmente, dentre outras tarefas, a promover a indenização da nova área patrimonial do aeroporto, prevista no decreto de declaração de utilidade pública nº 13.340 de 7/10/2011, bem como a execução da cerca da nova área patrimonial em até 12 meses a partir da assinatura do contrato de concessão (CLÁUSULA QUARTA – DOS INVESTIMENTOS).

Com a entrada em vigor do contrato de concessão, a A.F.S. – Aeroporto de Feira de Santana S/A, concessionária responsável pela administração do aeroporto, realizou um conjunto de ações previstas nas primeiras fases do contrato, de modo a permitir o início das operações comerciais no município.

Paralelamente ao início da concessão, quando dos primeiros estudos para operação em Feira de Santana, em 2013, a Azul Linhas Aéreas divulgou que a demanda local suportaria dois voos diários e a rota prioritária seria Campinas (SP)-Feira de Santana-Recife (PE). Posteriormente, a companhia mencionou Campinas-Feira de Santana-Campinas, com pernoite em Feira de Santana, por entender que seria mais adequado para a competitividade do ambiente empresarial local e por ser um voo típico das cidades atendidas por hubs do Sudeste, ao permitir ir a São Paulo cedo e voltar à noite, no mesmo dia, além de facilitar a ligação com o principal centro de negócios do país. Mas voo noturno sem operações por instrumento (*Instrument Flight Rules* – IFR) é impraticável e não se concretizou assim.

Inicialmente, o histórico dos voos comerciais regulares em Feira de Santana começou em setembro de 2014 e durou até janeiro de 2015, período em que a companhia Azul operou no referido aeroporto com o ATR 72, turboélice de 70 assentos, nas seguintes rotas:

- Salvador (BA)-Feira de Santana-Salvador (BA) – dois voos semanais (terça e quinta);
- Confins (MG)-Vitória da Conquista (BA)-Feira de Santana-Vitória da Conquista (BA)- Confins (MG) – um voo semanal (domingo).

O movimento dos voos com o ATR 72 foi fraco, principalmente porque Salvador não tem a característica de destino aéreo final para passageiros de Feira de Santana, e os voos foram substituídos a partir de fevereiro de 2015⁴. As operações passaram a ocorrer com o jato Embraer 190, com capacidade de 106 assentos, na rota Campinas-Feira de Santana-Campinas, com cinco frequências semanais. Esta rota foi alterada em junho de 2015 para Confins-Feira de Santana-Confins, com a mesma quantidade de frequências, mas operadas com o Embraer 195, com 118 assentos.

Em 2015, foram transportados 32.423 passageiros em voos comerciais pelo Aeroporto de Feira de Santana e aquele foi o ano de maior movimento da história do

⁴ Disponível em: <http://www.acordacidade.com.br/noticias/134249/azul-solicita-novos-voos-para-aeroporto-de-feira-de-santana.html>

aeroporto, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)⁵. Entretanto, houve relatos de episódios em que clientes ou bagagens não puderam embarcar por causa do peso da aeronave, dado que a ocupação dos Embraer 190 e 195 era alta, a temperatura elevada no horário das decolagens, próximas do meio da tarde, além de a pista ser relativamente curta.

Como o aeroporto opera apenas em condições visuais (*Visual Flight Rules – VFR*) e houve várias ocorrências de cancelamentos por mau tempo, a operação da Azul em Feira de Santana acabou sendo reduzida para uma frequência semanal para Confins a partir do último trimestre de 2015, posteriormente alterada para a rota Recife-Feira de Santana-Recife e, em seguida, Recife-Feira de Santana-Salvador-Recife, todas com o E195. Isto perdurou até a suspensão dos voos, em março de 2020, por causa da pandemia da Covid-19.

As operações comerciais no aeroporto só foram retomadas em dezembro de 2022⁶, com cinco voos semanais da Azul Linhas Aéreas, com destino ao hub da companhia no Nordeste (Recife-PE). Em julho de 2023, a oferta foi ampliada com a inclusão de dois novos voos semanais com destino a Salvador, em uma operação resultante da parceria entre a Latam Airlines Brasil e a VOEPASS Linhas Aéreas⁷. Todas as sete operações atuais no aeroporto são com o turboélice ATR 72.

Como as desapropriações para ampliação da área disponível não foi efetivada até o momento, o muro lateral do aeroporto viola a distância mínima em relação ao centro da pista para operações IFR com base no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n° 154 – Projeto de Aeródromos, daí a importância das mesmas, que são de responsabilidade do Estado da Bahia, de acordo com o contrato de concessão. Concluir as desapropriações, como previsto no contrato de concessão, é um evento crítico e urgente, pelo risco de ocupação do entorno e comprometimento de futuras expansões do Aeroporto. A concessionária ingressou na Justiça em 2021⁸ exigindo que o Estado indenize e incorpore a nova área ao Aeroporto, cuja obrigação contratual era prevista para 2014 e que não se concretizou até o momento. O processo ainda tramita na justiça.

Quanto aos voos por instrumento, existe um processo em andamento no Comando da Aeronáutica/Cindacta III/Decea, em Recife, para a homologação de operações IFR no aeroporto, visto que a distância do muro do Aeroporto de Porto Seguro também viola o RBAC n° 154, mas a Anac concedeu uma isenção. Esta homologação possibilitará o retorno dos voos a jato para a rota fundamental a Feira de Santana, rumo a São Paulo/Campinas. Uma articulação governamental em busca de soluções para as indenizações e para o IFR é necessária e pode ser uma das ações prioritárias a serem encampadas pelo Município em prol da ampliação do aeroporto.

5 Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

6 Disponível em: <https://www.acordacidade.com.br/noticias/feira-de-santana/aeroporto-de-feira-de-santana-retoma-voos-comerciais/>

7 Disponível em: <https://www.bahia.ba.gov.br/2023/07/noticias/turismo/viagem-inaugural-marca-inicio-da-operacao-comercial-do-voo-salvador-feira-de-santana/>

8 Disponível em: <https://www.skyscrapercity.com/threads/ba-aeroportos-do-interior-litoral-do-estado.473900/post-171795235>

A aeronave crítica para o Aeroporto de Feira de Santana é da categoria 3C⁹. O Embraer 195, aeronave que foi utilizada em Feira de Santana entre 2015 e 2020, atende a este perfil, sendo a mesma categoria de outros modelos como o Airbus A319 e o Boeing 737-700. Entretanto, como o número de classificação do pavimento (*Pavement Classification Number* – PCN) da pista é 30 e as dimensões são de 1.500x30m, aeronaves mais pesadas terão mais restrições de operação, sem, contudo, indicar pela inviabilidade das operações até que haja a ampliação das dimensões e da melhoria do pavimento da pista e pátio de aeronaves.

A fim de contextualizar o projeto de ampliação do aeroporto para passageiros e cargas no âmbito do contrato entre a Sudene/Pnud e o Consórcio Concremat-Tese, é importante ressaltar que as menções iniciais ao equipamento surgiram desde a primeira etapa do trabalho, ainda durante a oficina presencial da Capacitação Inicial de Nivelamento: Agenda 2030, realizada em Feira de Santana em 30 de agosto de 2022, em cumprimento ao previsto na etapa 1.1 do Termo de Referência. Naquela oportunidade, conforme relatório do Produto 1.1, o aeroporto foi considerado um dos principais projetos que poderiam ser implementados (p. 93), além de a ineficiência do aeroporto ter sido uma das fragilidades do município mais mencionadas pelos participantes (p. 159). Esta informação foi corroborada com o levantamento realizado na etapa 1.2, de identificação das fragilidades e oportunidades para o desenvolvimento sustentável do município, conforme evidências contidas no Produto 1.2, item 4.3.5, que trata do transporte aéreo (pp. 186-193).

Durante a elaboração do Produto 2, o projeto de ampliação do aeroporto fez parte da lista dos 95 projetos preliminarmente identificados, bem como da análise feita pela equipe do Consórcio que resultou na seleção dos 53 projetos potenciais relacionados com as dimensões de análise territorial. Também está contido na classificação dos projetos em estruturadores e satélites, tendo figurado entre os 21 que formam a categoria de projetos estruturadores e para os quais foi aplicada a matriz multicritério.

Conforme o Produto 2, o projeto começou a ser mais detalhado, inicialmente, no conteúdo da MATRIZ CHAVE 2: ODS X META ODS X INTERAÇÃO COM OUTROS ODS X FRAGILIDADE E/OU OPORTUNIDADE, na qual são confrontadas as fragilidades e oportunidades e o aeroporto é apresentado novamente como um projeto potencialmente estruturador. Em seguida, dentro de uma concepção de um conjunto de projetos desta natureza voltados ao setor logístico, o projeto é apresentado juntamente com outros do mesmo agrupamento, a exemplo do Rodoanel, do Centro Logístico Integrado e do Porto Seco. Por fim, culmina com a apresentação da Ficha Resumida do projeto estruturador denominado AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO - PASSAGEIROS | CARGAS.

Como resultado da aplicação da matriz multicritério para a definição da carteira com os 10 projetos estruturadores, o relatório do Produto 2 evidencia que o projeto de ampliação do aeroporto para passageiros e cargas recebeu a maior pontuação geral, de 4,21, tendo sido classificado em primeira posição.

⁹ Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos/lista-de-aerodromos-publicos/aerodromospublicosv1.xls>

Para além da documentação analisada acerca do Aeroporto João Durval Carneiro, o equipamento foi citado na entrevista da equipe técnica do Consórcio Concremat-Tese com o representante da Associação Comercial e Empresarial de Feira de Santana (ACEFS), realizada em novembro de 2022, conforme relatado no Produto 2. Também foi pauta da reunião da equipe do consórcio com o Núcleo Gestor de Feira de Santana (NGFeira), realizada no mesmo período.

A equipe técnica do Consórcio realizou uma visita técnica ao aeroporto no dia 09 de novembro de 2022, oportunidade em que conheceu os espaços do terminal de passageiros e fez visita ao pátio de aeronaves. Na oportunidade, a equipe teve uma conversa de cerca de duas horas com o Sr. André Sena, então diretor técnico-operacional da concessionária que administra o aeroporto, com o propósito de entender as limitações e expectativas sobre o equipamento na visão do concessionário.

Como estabelecido no Termo de Referência, o relatório do Produto 3, que trata do Detalhamento da Carteira de Projetos Estruturadores, demonstra que o projeto de ampliação do aeroporto consta no QUADRO 2: REFERENCIAL ANALÍTICO DOS 10 PROJETOS ESTRUTURADORES QUE COMPÕEM A CARTEIRA. A Ficha de Projeto detalhada também é apresentada. Além disso, as fichas de outros projetos estruturadores mencionam o aeroporto, em uma evidência da contribuição integrada deste equipamento com outros projetos estruturadores do setor logístico, como o Centro Logístico Integrado e de Construção do Rodoanel. A memória de cálculo de custo do projeto está contida nos Apêndices.

Uma segunda visita técnica ao aeroporto ocorreu no dia 13 de abril de 2023, tendo contado com as presenças da equipe técnica do Consórcio, bem como de representantes da Sudene e da Settddec/Pmfs, oportunidade em que o grupo se reuniu com o senhor Rodrigo Siebra, diretor técnico da concessionária A.F.S. Além de conhecer os diferentes espaços do terminal de passageiros, os participantes puderam explicar o propósito do trabalho em andamento, tirar dúvidas, discutir aspectos técnicos e analisar algumas perspectivas sobre o aeroporto.

Em linha com a metodologia estabelecida no Termo de Referência, os cinco projetos estruturadores prioritários foram discutidos e validados em reunião realizada no dia 14 de abril de 2023, no Paço Municipal de Feira de Santana, com as presenças do prefeito municipal, de secretários municipais e equipe técnica das secretarias, do representante do PNUD, representantes da Sudene e de membros da equipe técnica do Consórcio Concremat-Tese. O projeto de ampliação do aeroporto para passageiros e cargas foi escolhido dentre os projetos estruturadores prioritários.

1.2 Caracterização

O aeroporto de Feira de Santana utiliza atualmente os códigos SDIY pela Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) e FEC como código junto à Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

De acordo com a Anac¹⁰, a classificação atual do Aeroporto em relação ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n° 107 – Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo, é AP-1, conforme Portaria n° 7.863/SIA, de 25 de abril de 2022.

A despeito de ser classificado pelo RBAC n° 153 – Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência como Classe I, por causa do número de passageiros/ano, o aeroporto possui Seção contra Incêndio (SESCINC) desde 2014, a qual era homologada como Categoria 5, e conta com um veículo de ataque principal (AP-2) doado pela extinta Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR)¹¹, atualmente incorporada pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra). Também teve um segundo veículo AP-2, adquirido pela Secretaria da Infraestrutura do Estado da Bahia, o qual foi transferido para o Aeroporto de Vitória da Conquista quando a emenda ao RBAC 153 dispensou a exigência de SESCINC para aeroportos da Classe I (até 200.000 paxs/ano).

O Aeroporto também possui equipamentos complementares de segurança e auxílio à navegação, a exemplo do pórtico de raio X e Estação Meteorológica de Superfície Automática (EMS-A)¹², ambos cedidos pela Secretaria Nacional de Aviação Civil/Minfra. Conta ainda com balizamento noturno, farol rotativo e Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão (PAPI)¹³ homologado na cabeceira 13 da pista de pousos e decolagens. Está sendo instalado um PAPI secundário na cabeceira 31, fruto do Termo de Compromisso n° 02/2019¹⁴, entre o Estado da Bahia e o Ministério da Infraestrutura, com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Além disso, o aeroporto possui uma Estação Permissionária de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (EPTA), desativada por custos elevados diante da falta dos voos regulares por um longo período.

No âmbito federal, existe um Estudo de Viabilidade Técnica (EVT) do Aeroporto de Feira de Santana (março/2014), disponível na Plataforma Hórus¹⁵ da Secretaria Nacional de Aviação Civil, atualmente vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

¹⁰ Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos/lista-de-aerodromos-publicos/aerodromospublicosv1.xls>

¹¹ Disponível em: <https://www.acordacidade.com.br/noticias/aeroporto-de-feira-recebe-novo-caminhao-de-combate-a-incendios/>

¹² Disponível em: <https://www.facebook.com/AeroportoDeFeiraDeSantana/posts/1022935827890297/>

¹³ Disponível em: <https://www.jornalgrandebahia.com.br/2016/02/forca-aerea-brasileira-realiza-inspecao-do-sistema-papi-no-aeroporto-de-feira-de-santana/>

¹⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/convenios-e-transferencias/termos-de-compromisso>

¹⁵ Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Documento>

O documento foi desenvolvido pelo Consórcio Progen-Planway, contratado pelo Banco do Brasil para estudos dentro do Programa de Investimento em Logística: Aeroportos do Governo Federal. O EVT do Aeroporto de Feira de Santana menciona um Estudo de Demanda para o equipamento, desenvolvido pelo Governo do Estado da Bahia, o qual descreve uma projeção do movimento anual de aeronaves cargueiras de 18 voos semanais e com expectativa de 73.128 toneladas em 2039. O Estudo de Demanda, segundo o EVT, assim caracteriza a importância do aeroporto para o modal de cargas:

O Aeroporto de Feira de Santana vai ser bem sucedido em atrair para seus pátios e armazéns as cargas não aéreas importadas para a região. Assim, o Aeroporto funcionará como um porto seco de outras cargas, além de ser um terminal de cargas aéreas. Aliando essas vantagens poderá ser considerado uma opção para sediar operações logísticas de maior valor agregado, tornando-se, no médio prazo, quando adquirir escala suficiente para abrigar vários voos cargueiros semanais, um aeroporto indústria. (EVT DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA, 2014, p. 14).

O Estudo de Viabilidade trouxe também o desenho do estudo de implantação de um aeroporto cargueiro em Feira de Santana, elaborado pelo Governo do Estado, conforme apresentado na FIGURA 2.

FIGURA 2: ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DE AEROPORTO CARGUEIRO | GOVERNO DO ESTADO

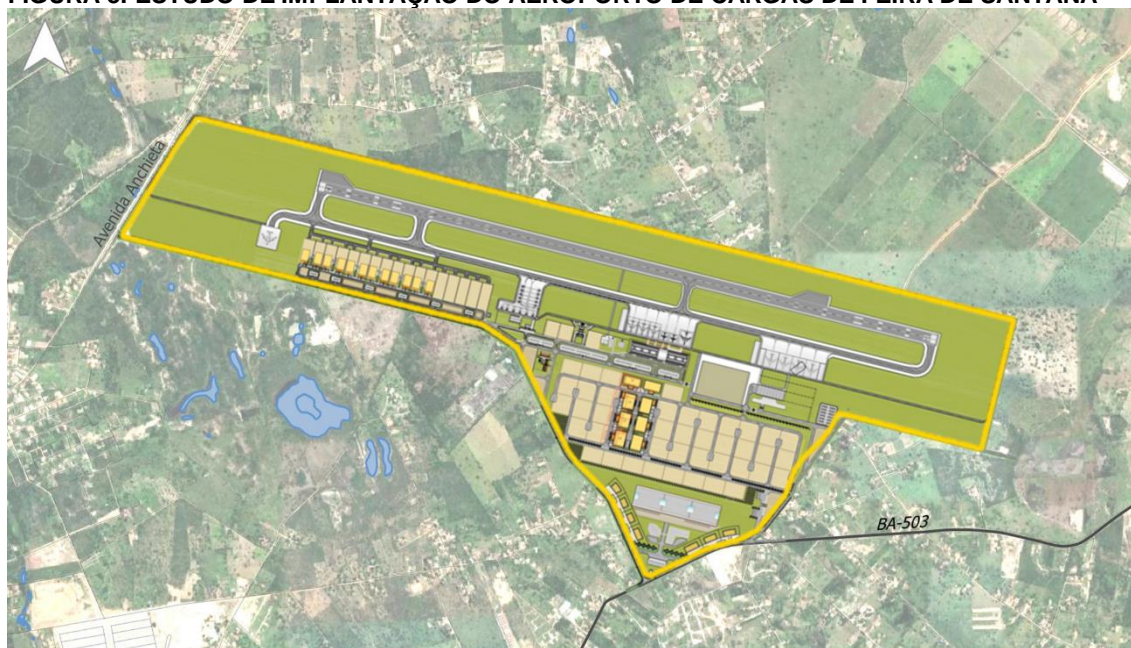


Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica do Aeroporto de Feira de Santana/Consórcio Progen-Planway/Banco do Brasil S.A. Programa de Investimento em Logística: Aeroportos (2014, p. 16).

A FIGURA 2 demonstra que a proposta inclui a construção de uma nova pista de pousos e decolagens com capacidade para grandes aeronaves de passageiros e cargas, a transformação da pista atual em uma pista de taxiamento, bem como de novas estruturas de hangaragem, pátios, terminais de passageiros e cargas, além de retroárea para operações logísticas, vocação de Feira de Santana.

Cabe destacar que o desenho apresentado no Estudo de Demanda coincide com a área estabelecida no Decreto Estadual nº 13.340/2011, cuja desapropriação é obrigação do poder concedente (o Estado da Bahia), conforme consta no contrato de concessão. A sobreposição das imagens é apresentada na FIGURA 3.

FIGURA 3: ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO DE CARGAS DE FEIRA DE SANTANA



Fontes: Estudo de Viabilidade Técnica do Aeroporto de Feira de Santana/Consórcio Progen-Planway/Banco do Brasil S.A. Programa de Investimento em Logística: Aeroportos (2014) e Consórcio Concremat-Tese/Google Earth (maio/2023).

* CONSIDERANDO A ÁREA DO DECRETO ESTADUAL N° 13.340/2011

A equipe do Consórcio Concremat-Tese fez tentativas de obtenção da cópia deste estudo elaborado pelo Governo do Estado, tanto junto à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (Seinfra/BA), como junto à Secretaria Nacional da Aviação Civil, através da Sudene, ambas sem êxito. Embora tenha sido estabelecido um contato com a Seinfra/BA, não houve fornecimento de documentação acerca do aeroporto.

Em relação à demanda de passageiros, o Plano Aeroviário Nacional (PAN)¹⁶, desenvolvido em 2018 pela Secretaria Nacional da Aviação Civil, à época vinculada ao Ministério da Infraestrutura, utiliza a classificação de Unidade Territorial de Planejamento (UTP) para agrupar municípios em torno de um com potencial para voos regulares. No caso de Feira de Santana, a UTP agrupa 21 cidades: Água Fria; Amélia Rodrigues; Anguera; Antônio Cardoso; Candeal; Conceição do Jacuípe; Coração de Maria; Feira de Santana; Ichu; Ipecaetá; Irará; Lamarão; Riachão do Jacuípe; Santa Bárbara; Santanópolis; Santo Estêvão; São Gonçalo dos Campos; Serra Preta; Serrinha; Tanquinho e Teodoro Sampaio.

De acordo com a matriz origem x destino do PAN 2018, a demanda por transporte aéreo de passageiros para a UTP Feira de Santana é de cerca de 350 mil passageiros/ano, dos quais 41,4% com origem/destino para a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), seguidos de Rio de Janeiro, Recife, Belo Horizonte e Brasília como principais destinos. Se consideradas outras UTPs do interior que são próximas ao

¹⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aeroaviario-nacional>

município ou cujos passageiros passam por Feira de Santana para acessarem o Aeroporto Internacional de Salvador, a demanda estimada salta para cerca de 1,009 milhão de passageiros/ano, com 46% de/para a RMSF, o que evidencia a importância de um aeroporto para atender não apenas à Região Metropolitana de Feira de Santana, mas também aos municípios próximos e a diversos outros da sua zona de influência.

Conforme a cláusula 4ª, item 4.1.2, do contrato de concessão, o Estado está obrigado a desapropriar e a efetuar o cercamento da área prevista no Decreto nº 13.340/2011, cujo total é de 4,318 milhões de m²¹⁷, mas esta providência não foi efetivada até então. Um novo decreto estadual, de número 17.114/2016¹⁸ foi publicado 06 de outubro de 2016, com área reduzida para 3,286 milhões de m² e em desacordo com a obrigação contratual pactuada no instrumento de concessão. Este último decreto caducou em 2021, também sem efetivação das medidas para a concretização da incorporação e cercamento da nova área patrimonial. A responsabilidade pelo cumprimento é da Seinfra/BA, através da Superintendência de Infraestrutura de Transporte (SIT), conforme consta nos decretos de desapropriação.

A questão da desapropriação das áreas do entorno, antes que haja a ocupação urbana que inviabilize o aeroporto, é crítica e urgente. Atualmente não há novo decreto de desapropriação em vigor e o aeroporto é um equipamento que tem um papel relevante em um modelo logístico integrado para Feira de Santana, que contemple os diferentes modais de transporte. Segundo reportagem publicada na imprensa local¹⁹, o Governo do Estado da Bahia está efetivando a desapropriação de apenas 14 das mais de 100 propriedades envolvidas no decreto original, o que torna a área bastante reduzida comparativamente a outros aeroportos estaduais recentemente construídos ou em construção, além de estar em desacordo com o pactuado no contrato de concessão.

A baixa ocupação urbana da área objeto da desapropriação, mencionada anteriormente, foi constatada durante as visitas *in loco* da equipe técnica do Consórcio Concremat-Tese ao aeroporto, realizadas em novembro de 2022 e abril de 2023, sendo esta última com a participação de representantes da Sudene e da Prefeitura Municipal de Feira de Santana. Entretanto, o risco de ocupação do entorno, cujo resultado pode ser o comprometimento da expansão, tem sido mencionado em publicações recentes na imprensa local de Feira de Santana²⁰.

Em face da descrição aqui apresentada, verifica-se que há gargalos que requerem esforços em um complexo arranjo institucional que envolva diferentes atores. É necessário promover uma articulação tanto com atores locais, notadamente o Poder Público Municipal e as entidades empresariais, como também com a

¹⁷ Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/geral/desapropriacoes-gargalos-e-o-futuro-do-aeroporto-de-feira-de-santana>

¹⁸ Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-17114-de-06-de-outubro-de-2016>

¹⁹ Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/geral/area-do-aeroporto-de-feira-de-santana-pode-ser-16-menor-que-o-de-vitoria-da-conquista>

²⁰ Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/geral/desapropriacoes-gargalos-e-o-futuro-do-aeroporto-de-feira-de-santana>

²¹ Disponível em: <http://www.tribunafeirense.com.br/noticias/50993/a-infinita-luta-pelo-aeroporto-de-feira>

concessionária e com as instâncias afeitas ao tema do aeroporto no âmbito do Governo do Estado. O propósito é que tais gargalos sejam superados e se viabilize um equipamento com a completude e o alcance estruturador que o projeto requer.

A equipe técnica do consórcio Concremat-Tese defende que o desenho do projeto de aeroporto cargueiro, contido no estudo do Governo Estadual, seja o modelo a ser adotado para a ampliação do aeroporto de Feira de Santana, por estar em linha com a integração logística do município e com os demais projetos estruturadores propostos. Por esta razão a ficha de projeto da ampliação do aeroporto, apresentada como parte do Produto 3, foi desenvolvida com base nas especificações a partir da imagem do estudo apresentada do EVT.

Conforme descrito na ficha de projeto, a ampliação do aeroporto é considerada estratégica para dotar o município de uma capacidade logística robusta, e, no caso do aeroporto, tanto para o transporte de passageiros como o de cargas. Do ponto de vista do atendimento a passageiros, também se destaca por prover transporte aéreo facilitado a dezenas de municípios cujos habitantes chegam a estar a mais de 300km de distância de um aeroporto com voos regulares, o que contribui para a competitividade e melhoria de acesso da população a diferentes serviços e oportunidades, em linha com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030.

1.2.1 Estudo de pré-viabilidade técnica

Enquadramento

A ampliação do aeroporto de Feira de Santana tem o papel estratégico de aproveitar a posição geográfica privilegiada e o potencial logístico do município para dotá-lo de uma capacidade logística pelo modal aéreo, que se integre com os demais modais e que proporcione desenvolvimento regional, novas oportunidades de negócios e competitividade para o interior.

O transporte aéreo de passageiros e cargas, neste caso, facilita o deslocamento de pessoas, o escoamento de produtos e a atração de investimentos, bem como aumenta a competitividade para a oferta de bens e serviços na área de influência do projeto estruturador. O efeito esperado abrange tanto o município como dezenas de outros municípios do interior da Bahia, para os quais Feira de Santana é referência no provimento destes bens e serviços.

O Projeto Prioritário se enquadra em políticas públicas das diferentes esferas, conforme caracterizado a seguir:

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)

- **Política Urbana | Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades:** Na Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades deve se estimular maior concentração de pessoas e de diversidade de usos, constituídas por grandes equipamentos urbanos, tais como terminais, centros empresariais, comerciais e culturais, universidades, aeroporto e pólo logístico, além de novas centralidades que se formarão junto a rede estrutural de transporte público;

- **Mobilidade Urbana e Rural | Transporte Aeroviário:**
 - Análise e consolidação, no âmbito municipal, do Plano de Expansão das Instalações Aeroportuárias de Feira de Santana, elaborado pelo Governo do Estado;
 - Fomento à implantação de transporte especial para articulação do terminal de passageiros para o Aeroporto;
 - Criação de serviços especiais de transporte para atender diretamente pontos de interesse turístico da cidade, a partir do Aeroporto;
 - Definição e monitoramento dos locais de pouso, decolagem e circulação no espaço aéreo urbano de helicópteros e veículos aerostáticos.

Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável (PDES)

- Capital Humano
 - Reformar, revitalizar e redimensionar o Aeroporto de FS, funcionando como meio de integração logística com uso de voos regulares para carga e passageiros
- Sustentabilidade Ambiental e Mudança Climática
 - Criar porto seco em Feira e interligar às rodovias, a um aeroporto de cargas e ao porto naval de Aratu

Plano Plurianual (PPA) Estado da Bahia (2022 – 2023)

- **Programa:** 309 – Infraestrutura²²
- **Ementa:** Promover a ampliação e modernização da infraestrutura da Bahia, a intermodalidade de transportes, a produção, transmissão e distribuição de energia, com destaque para a expansão das fontes renováveis, e a conectividade necessária aos novos desafios tecnológicos por meio da banda larga.
- **Compromisso 1:** Promover a melhoria no sistema de transporte e logística do estado com foco na ampliação e integração modal.
- **Iniciativa:** Construir aeroportos ou aeródromos.

O projeto estruturador de ampliação do aeroporto de Feira de Santana está em linha com o documento “**Relação entre o Plano Plurianual 2020-2023 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS**”²³, publicado pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia (Seplan/BA), associado aos seguintes ODS:

- **9 – Indústria, Inovação e Infraestrutura:** construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação;
- **11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis:** tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

²² Informações disponíveis em: <https://www.seplan.ba.gov.br/planejamento/ppa-plano-plurianual/>

²³ Informações disponíveis em: https://www.seplan.ba.gov.br/wpcontent/uploads/RelacaoPPA_ODS_31082022_v3.pdf

Estudo de Implantação de Aeroporto Cargueiro | Governo Do Estado

- Elaborado pelo Governo do Estado da Bahia, através da Secretaria de Infraestrutura (Seinfra/BA), os dados constam no Estudo de Viabilidade Técnica (EVT) do Aeroporto de Feira de Santana (março/2014), disponível na Plataforma Hórus²⁴ da Secretaria Nacional de Aviação Civil, atualmente vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos. O EVT foi desenvolvido pelo Consórcio *Progen-Planway*, contratado pelo Banco do Brasil para estudos dentro do Programa de Investimento em Logística: Aeroportos do Governo Federal.
- O estudo elaborado pelo Governo Estadual projeta a ocupação de uma área com o mesmo desenho daquela prevista do Decreto Estadual nº 13.340/2011, que declarou utilidade pública para fins de desapropriação para ampliação do aeroporto de Feira. A aquisição e cercamento da mencionada área consta como obrigação do Estado da Bahia no contrato de concessão do aeroporto, especificamente na Cláusula Quarta – Dos Investimentos.
- A justificativa apresentada pelo Estado da Bahia para o projeto é que “[...] a ampliação do aeroporto de Feira de Santana é fundamental para o bem estar da população baiana, para a economia da região e para os objetivos estratégicos do Governo, que visam promover, dentre outros fatores, a desconcentração econômica e a redução das desigualdades intra-regionais.”

Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) – Lei nº-13.097/2015

O Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) classifica como aeroporto regional aquele de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros. O aeroporto de Feira de Santana se enquadra neste perfil.

- Objetivos do Programa:
 - Aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, com prioridade aos residentes nas regiões menos desenvolvidas do País, considerando tanto o aumento do número de Municípios e rotas atendidos por transporte aéreo regular, como o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente;
 - Integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; e
 - Facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, observado o disposto no primeiro objetivo.

²⁴ Informações disponíveis em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Documento>

Para a obtenção de recursos públicos do FNAC junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil para obras de ampliação, deve ser considerada a Instrução Normativa nº 1, de 11 de março de 2021²⁵, editada pelo extinto Ministério da Infraestrutura e que define critérios para a classificação de empreendimentos em média e grande relevância para a disseminação do *Building Information Modelling* (BIM), nos termos do Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020²⁶. Também devem ser observadas, no que couber, as diretrizes do Manual de Projetos Aeroportuários²⁷, elaborado em parceria entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MINFRA) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e publicado em 2021 (usar versão mais recente, caso haja).

Viabilidade Técnica do Programa de Infraestrutura em Logística

- Criado pelo Governo Federal, o Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos Regionais²⁸ previu investimentos em 270 aeroportos, dentre os quais o de Feira de Santana.
- Programa financiado com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que permite o custeio, por exemplo, de obras e equipamentos de auxílio à navegação, desde que não sejam obrigações do concessionário privado.
- Em relação ao aeroporto de Feira de Santana, os estudos foram desenvolvidos pelo Consórcio *Progen-Planway*, contratado pelo Banco do Brasil. A documentação, incluindo o EVT, está disponível na Plataforma Hórus²⁹.

Benefícios sociais, econômicos e ambientais

Os objetivos do projeto de ampliação do aeroporto de Feira de Santana, em sua vertente de transporte de passageiros, são:

- Promover Feira de Santana como polo de desenvolvimento de serviços, facilitando a integração entre o Município e outras localidades do país para a promoção do polo de saúde e educação.
- Facilitar o desenvolvimento do turismo sustentável em Feira de Santana, incentivando que turistas permaneçam por um período mais longo no Município.
- Aumentar a integração entre Feira de Santana e os Municípios de sua área de influência, uma vez que os Municípios próximos passariam a utilizar Feira de Santana como Hub para o deslocamento aéreo e posterior distribuição regional por modal rodoviário.

²⁵ Informações disponíveis em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-n-1-de-11-de-marco-de-2021-308015372>

²⁶ Informações disponíveis em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10306.htm

²⁷ Informações disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte/aereo/copy_of_MInfraManual_AeroportoSAC_final.pdf

²⁸ Informações disponíveis em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/0690a2dc-cd5a-4737-8190-15ca21595f5c>

²⁹ Informações disponíveis em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s>

No que concerne aos objetivos do projeto em sua vertente de transporte de carga são:

- Elevar a competitividade da indústria de Feira de Santana por meio da redução de custos logísticos e acesso a mercados distantes, domésticos e internacionais.
- Promover Feira de Santana como Hub de movimentação de cargas, elevando o vínculo com Municípios em sua área de influência direta e indireta.

Embora não haja uma responsabilidade ou ação direta do Poder Público Municipal em relação ao contrato de concessão, em última instância a beneficiária principal do aeroporto é a população do município e do seu entorno, o que justifica que os atores locais estejam diretamente envolvidos e interessados na efetividade da concessão visto que ampliação do aeroporto é considerada estratégica para dotar o município de uma **capacidade logística robusta** (conexão com o Projeto 04 – Estruturação do Centro Logístico Integrado), tanto para o **transporte de passageiros** como o de **cargas**. O Projeto contribui para a melhoria da infraestrutura de transporte, mobilidade e conectividade intermodal, interligando centros econômicos e políticos estratégicos.

Diante do exposto favorece a expansão, adensamento, dinamismo e **diversificação das atividades econômicas do município** (logística, saúde, turismo), indiretamente incentivando uma ampliação de setores econômicos e consequente **incremento de emprego e renda**.

No âmbito regional contribui para a competitividade e **melhoria de acesso da população a diferentes serviços e oportunidades**.

O projeto também promoverá maior **dinamismo nas áreas do entrono** a partir da implantação de **novos acessos** (responsabilidade do Município) e melhoria dos sistemas de **transporte público** pois o Município deve se preparar para oferecer transporte público adequado às demandas de passageiros e trabalhadores do sítio aeroportuário.

Principais componentes de engenharia

Considerando que o modelo defendido como Projeto Estruturador é o de aeroporto para passageiros e cargas, por ser capaz de dotar Feira de Santana de uma estrutura que permita integrar modais e explorar sua capacidade logística, é imprescindível que ocorram as desapropriações e cercamento da área prevista no contrato de concessão (3.869.424m² pela planta do projeto). Esta área permitirá a adequada expansão do aeroporto como planejado no próprio estudo de aeroporto de cargas para Feira de Santana, elaborado pelo Governo Estado.

Os principais componentes de engenharia são:

- Elaboração do projeto (executivo e de engenharia) da ampliação do aeroporto;
- Construção da pista de pousos e decolagens (pista de 3400 x 75: 255.000m²)

- Adequação do pátio de aeronaves. São três pátios: somando equivalem a: 160.600m² e a pista de taxiamento também deve ser considerada: 4090m x 45: 184.050m²
- Construção de novo terminal de passageiros Aproximadamente: 22.500m²
- Construção de terminal de cargas (pelo projeto o principal tem 45.500m² de projeção de cobertura)
- Ampliação da SESCINC
- Instalação de sistemas de auxílio à navegação que possibilitem operações por instrumento.
- EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental.

Dada a possibilidade de obtenção de recursos públicos junto ao FNAC/Secretaria Nacional de Aviação Civil, deve ser considerada a Instrução Normativa MINFRA n° 1, de 11 de março de 2021, que define critérios para a classificação de empreendimentos em média e grande relevância para a disseminação do *Building Information Modelling* (BIM), nos termos do Decreto n° 10.306, de 2 de abril de 2020³⁰. Também devem ser observadas, no que couber, as diretrizes do Manual de Projetos Aeroportuários³¹, elaborado em parceria entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MINFRA) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e publicado em 2021 (usar versão mais recente, caso haja).

A tecnologia BIM tem sido uma exigência para a concessão de recursos do FNAC e deve ser adotada no projeto.

Ressalta-se, entretanto, que não há uma responsabilidade ou ação direta do Poder Público Municipal em relação ao contrato de concessão, por isto estas etapas serão desenvolvidas pelo concessionário, a partir da repactuação do contrato de concessão, ou pelo Estado da Bahia, como poder concedente, para itens que não constarem como obrigações do concessionário do aeroporto, ficando a cargo do Município a implantação de novos acessos e melhoria do transporte público.

1.3 Ficha do Projeto

A partir das propostas desenvolvidas para a Etapa 3 e discussões realizadas com Equipe da Prefeitura Núcleo Gestor, equipe da SUDENE e PNUD para esta Etapa 4, complementações e adequações foram realizadas nas fichas de cada projeto, como pode ser visto no QUADRO 1.

³⁰ Informações disponíveis em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10306.htm

³¹ Informações disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/copy_of_MInfraManual_AeroportuarioSAC_final.pdf

QUADRO 1: FICHA DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas	
Setor	Logístico
Dimensão	Crescimento Econômico Sustentável
ODS Principal	ODS 9
Demais ODS Vinculados	ODS 5, ODS 7, ODS 8, ODS 10, ODS 11, ODS 12, ODS 16, ODS 17
Meta ODS	<p>9.1: Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e robusta, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos.</p> <p>9.2: Promover a industrialização inclusiva e sustentável e, até 2030, aumentar significativamente a participação da indústria no emprego e no produto interno bruto, de acordo com as circunstâncias nacionais, e dobrar sua participação nos países de menor desenvolvimento Relativo.</p> <p>9.3: Aumentar o acesso das pequenas indústrias e outras empresas, particularmente em países em desenvolvimento, aos serviços financeiros, incluindo crédito acessível e sua integração em cadeias de valor e mercados.</p> <p>9.4: Até 2030, modernizar a infraestrutura e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com eficiência aumentada no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente adequados; com todos os países atuando de acordo com suas respectivas capacidades.</p>
Descrição	O projeto refere-se à ampliação do Aeroporto destinado ao transporte de passageiros e cargas, e contempla a: ampliação da pista de pouso e decolagem; implantação de sistemas de controle de tráfego aéreo que possibilitem rotas regulares da aviação civil em voos noturnos e condições meteorológicas adversas; estruturação de terminal de passageiro e terminal de cargas; estruturação da retroárea para armazenagem de cargas industriais e agrícolas que poderão ser transportadas pelo modal aéreo.
Fragilidade ou Oportunidade Vinculada	<p>Fragilidade: Inefetividade da concessão (2013) do aeroporto à iniciativa privada e a não concretização das indenizações para disponibilizar espaço adequado à ampliação (previsto para 2014), colocando em risco a possibilidade de expansão das operações, devido à possível ocupação urbana (inadequada) do entorno. Baixa conectividade aérea, devido à falta de homologação do aeroporto para voo por instrumento e à estrutura deficiente; Inexistência de estudos de impacto socioambiental (comunidade do entorno e avifauna impactados) com foco na implementação de ações para: controle e manejo das espécies, monitoramento de fluxos, perturbação sonora, advindos dos ruídos aeronáuticos, poluições - emissão de gases provenientes da queima de combustível, resíduos sólidos e líquidos.</p> <p>Oportunidade: Existência de infraestrutura já implantada, sendo o projeto de natureza incremental à situação existente.</p>
Objetivo Geral	<p>Os objetivos do projeto em sua vertente de transporte de passageiros são:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover Feira de Santana como polo de desenvolvimento de serviços, facilitando a integração entre o Município e outras localidades do país para a promoção do polo de saúde e educação. - Facilitar o desenvolvimento do turismo sustentável em Feira de Santana, incentivando que turistas permaneçam por um período mais longo no Município. - Aumentar a integração entre Feira de Santana e os Municípios de sua área de influência, uma vez que os Municípios próximos passariam a utilizar Feira de Santana como Hub para o deslocamento aéreo e posterior distribuição regional por modal rodoviário.

Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas																											
	Os objetivos do projeto em sua vertente de transporte de carga são: <ul style="list-style-type: none"> - Elevar a competitividade da indústria de Feira de Santana por meio da redução de custos logísticos e acesso a mercados distantes, domésticos e internacionais. - Promover Feira de Santana como Hub de movimentação de cargas, elevando o vínculo com Municípios em sua área de influência direta e indireta. 																										
Principais Metas	<p>Transporte de Passageiros:</p> <p>Curto prazo: conexão de 20 voos semanais com os principais centros do Nordeste (Recife e Fortaleza), Sudeste (São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro) e Centro Oeste (Brasília),</p> <p>Médio Prazo: 35 voos semanais.</p> <p>Longo prazo: 50 voos semanais</p> <p>Transporte de Carga:</p> <p>Ao menos um voo diário ligando Feira de Santana com os principais hubs nacionais (São Paulo e Campinas) e internacionais (Amsterdã e Miami)</p>																										
Público-Alvo	Passageiros de avião, empresas de aviação e de carga, (as empresas em geral também são, ao ter facilitado o recebimento de produtos e a prestação de serviços – logística e manutenção em geral, por exemplo) investidores, autoridades locais.																										
Prazo de Execução Estimado	Longo prazo																										
Fonte potencial de Recursos	Recursos próprios e/ou de financiamento da concessionária; Orçamento do Estado da Bahia; Emendas ao Orçamento Geral da União/Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para ações fora do escopo do contrato de concessão.																										
Possíveis agentes financiadores	Banco do Nordeste do Brasil (BNB), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) – financiamento à concessionária; Governo do Estado; União/FNAC – recursos ao ente público.																										
Estimativa de Custo	R\$ 849.621.132,85																										
Memória de Cálculo Simplificada da Estimativa de Custo ³²	<table border="0"> <tr> <td>Elaboração do projeto.....</td> <td>R\$ 27.516.240,90</td> </tr> <tr> <td>Custos indiretos.....</td> <td>R\$ 98.343.044,97</td> </tr> <tr> <td>Desapropriação.....</td> <td>R\$ 75.564.092,98</td> </tr> <tr> <td>Fechamento perimetral.....</td> <td>R\$ 32.760.000,00</td> </tr> <tr> <td>EIA/RIMA</td> <td>R\$ 2.800.000,00</td> </tr> <tr> <td>Nova pista de pouso e decolagem (3.400m x 75m).....</td> <td>R\$ 115.515.000,00</td> </tr> <tr> <td>Adequação de pátio de aeronaves.....</td> <td>R\$ 36.375.900,00</td> </tr> <tr> <td>Adequação da pista de taxiamento (4090 m x 45 m).....</td> <td>R\$ 41.687.325,00</td> </tr> <tr> <td>Construção de novo terminal de passageiros.....</td> <td>R\$ 248.422.500,00</td> </tr> <tr> <td>Construção de terminal de carga.....</td> <td>R\$ 141.391.250,00</td> </tr> <tr> <td>Ampliação da SESCINC.....</td> <td>R\$ 16.380.000,00</td> </tr> <tr> <td>Instalação de sistema de auxílio à navegação.....</td> <td>R\$ 12.865.779,00</td> </tr> <tr> <td>Total:</td> <td>R\$ 849.621.132,85</td> </tr> </table>	Elaboração do projeto.....	R\$ 27.516.240,90	Custos indiretos.....	R\$ 98.343.044,97	Desapropriação.....	R\$ 75.564.092,98	Fechamento perimetral.....	R\$ 32.760.000,00	EIA/RIMA	R\$ 2.800.000,00	Nova pista de pouso e decolagem (3.400m x 75m).....	R\$ 115.515.000,00	Adequação de pátio de aeronaves.....	R\$ 36.375.900,00	Adequação da pista de taxiamento (4090 m x 45 m).....	R\$ 41.687.325,00	Construção de novo terminal de passageiros.....	R\$ 248.422.500,00	Construção de terminal de carga.....	R\$ 141.391.250,00	Ampliação da SESCINC.....	R\$ 16.380.000,00	Instalação de sistema de auxílio à navegação.....	R\$ 12.865.779,00	Total:	R\$ 849.621.132,85
Elaboração do projeto.....	R\$ 27.516.240,90																										
Custos indiretos.....	R\$ 98.343.044,97																										
Desapropriação.....	R\$ 75.564.092,98																										
Fechamento perimetral.....	R\$ 32.760.000,00																										
EIA/RIMA	R\$ 2.800.000,00																										
Nova pista de pouso e decolagem (3.400m x 75m).....	R\$ 115.515.000,00																										
Adequação de pátio de aeronaves.....	R\$ 36.375.900,00																										
Adequação da pista de taxiamento (4090 m x 45 m).....	R\$ 41.687.325,00																										
Construção de novo terminal de passageiros.....	R\$ 248.422.500,00																										
Construção de terminal de carga.....	R\$ 141.391.250,00																										
Ampliação da SESCINC.....	R\$ 16.380.000,00																										
Instalação de sistema de auxílio à navegação.....	R\$ 12.865.779,00																										
Total:	R\$ 849.621.132,85																										
Alinhamento ao PPA Municipal e PPA Estadual	PPA Estado da Bahia (2022-2023): Programa de Infraestrutura (Compromisso: Promover a melhoria no sistema de transporte e logística do estado com foco na ampliação e integração modal)																										

³² As dimensões utilizadas consideraram um estudo de concepção elaborado pelo Governo Estadual em 2014.

Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas		
Ações		
Ação	Órgão Responsável	Prazo
Redefinição do escopo do projeto	Seinfra/BA; Concessionária A.F.S. – Aeroporto de Feira de Santana; AGERBA; com acompanhamento do Comitê	Curto
Repactuação do contrato de concessão ou nova concessão ³³	Seinfra/BA, AGERBA e Concessionária	Curto
Análise de viabilidade econômica	Concessionária A.F.S.	Curto
Criação do Comitê de acompanhamento do projeto	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	Curto
Acompanhamento da elaboração e implementação do projeto	Comitê de Acompanhamento	Contínuo
Elaboração do cronograma do projeto	Concessionária A.F.S.	Curto
Definição dos requisitos de elaboração do projeto	Concessionária A.F.S.	Curto
Definição de indicadores ESG	Concessionária A.F.S.	Curto
Publicação e aprovação de novo decreto de desapropriação.	Seinfra/BA	Curto
Conclusão das desapropriações	Seinfra/BA	Curto
Cercamento da área prevista no contrato de concessão (3.869.424m ² pela planta do projeto)	Seinfra/BA	Curto
Identificação dos stakeholders	Concessionária A.F.S.	Curto
Implantação de Programas Socioambientais Associados	Concessionária A.F.S.	Médio
Elaboração do projeto (executivo e de engenharia)	Concessionária A.F.S.	Curto
Elaboração de EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental ³⁴	Equipe de consultoria ambiental	Curto
Implantação de novos acessos	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	Curto
Infraestrutura de transporte público	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	Curto
Construção da pista de pousos e decolagens (pista de 3400 x 75: 255.000m ²)	Concessionária A.F.S.	Médio
Adequação do pátio de aeronaves (3 pátios, área total de 160.600m ²)	Concessionária A.F.S.	Médio
Construção de novo terminal de passageiros (aproximadamente: 22.500m ²)	Concessionária A.F.S.	Médio
Construção de terminal de cargas (45.500m ² de projeção de cobertura)	Concessionária A.F.S.	Médio
Ampliação da SESCINC ¹ (Seção contra Incêndio). ³⁵	Concessionária A.F.S.	Curto

³³ Situação que deve ser discutida com o Governo do Estado e Concessionária, podendo ser capitaneada pela Prefeitura de Feira de Santana.

³⁴ Conforme exigência CONAMA 01/1986 para planejamento, gestão e medidas de preservação socioambiental (comunidade do entorno e avifauna impactados) com foco na implementação de ações para: controle e manejo das espécies, monitoramento de fluxos, perturbação sonora, advindos dos ruídos aeronáuticos, poluições - emissão de gases provenientes da queima de combustível, resíduos sólidos e líquidos.

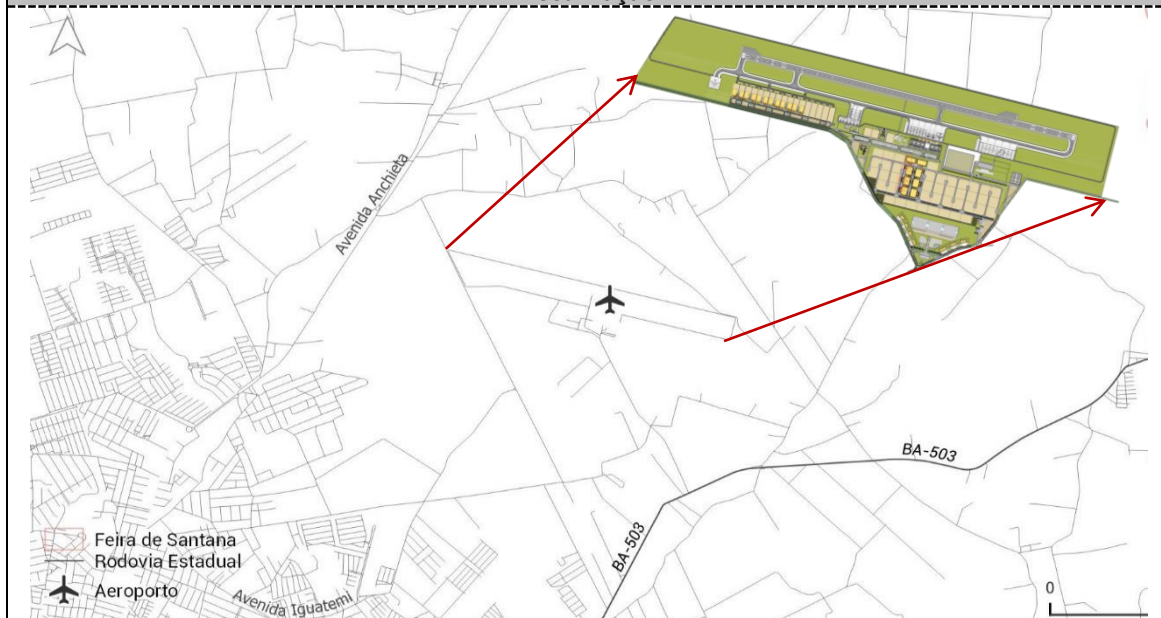
³⁵ Com vistas a adequar à categoria requerida para a classe do aeroporto após as melhorias;

Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas		
Adequação da pista de taxiamento (4090m x 45: 184.050m²)	Concessionária A.F.S.	Médio
Instalação de sistemas de auxílio à navegação que possibilitem operações por instrumento.	Concessionária A.F.S.	Curto
Fiscalização do contrato de elaboração e execução do projeto	Concessionária A.F.S.	Contínuo
Controle ambiental	Concessionária A.F.S.	Médio
Monitoramento da qualidade das obras e serviços	Concessionária A.F.S.	Longo
Elaboração e divulgação de relatório ESG	Concessionária A.F.S.	Longo
Encerramento dos Contratos	Concessionária A.F.S.	Longo
Programas Socioambientais Associados		
Programas	Público-alvo	ODS
Programa de Alteração da Lei de Zoneamento e Uso do solo para adequação à nova proposta de ampliação do aeroporto.	Ocupações do entorno do aeroporto e inseridas no cone da aviação. Trabalhar com o Conselho da Cidade e Câmara de Vereadores.	ODS 10 – Redução das desigualdades, ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis ODS 13 - Ação contra a mudança global do clima
Programa de implantação e estruturação da Zona Retroaeroportuária ou Zona de Processamento e Exportação (ZPE)	Setor econômico, construtoras	ODS 9 – Indústria, Inovação e Infraestrutura
Programa de Monitoramento da ocupação do Entorno do Aeroporto	Toda população moradora do entorno	ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis
Programa de Contratação de mão de obra local para a fase de construção e Operação (considerando a capacitação)	População em geral	ODS 8 – Trabalho decente e crescimento econômico
Programa de Valorização da mão de Obra da mulher para a fase de construção e Operação (considerando a capacitação)	População feminina em geral	ODS 5 – Igualdade de gênero, ODS 8 – Trabalho decente e crescimento econômico
Referencial Analítico		
Escala de Planejamento	Sinergia	
Infraestruturas do mercado	O Projeto contribui para a melhoria da infraestrutura de transporte, mobilidade e conectividade, fazendo uma ligação rápida a centros econômicos e políticos estratégicos. Diminui significativamente o tempo e as distâncias para o acesso a Feira de Santana por parte da população de outros estados e do interior da Bahia favorecendo assim a circulação de pessoas, mercadorias e acesso a diferentes serviços. Reforça o papel do município como uma capital regional de referência na rede de cidades brasileiras, além de facilitar o acesso ao mercado de outros	

Ampliação do aeroporto de Feira de Santana para o transporte de passageiros e cargas

	países.
Diversificação, adensamento e dinamismo das atividades econômicas	Como uma melhoria da infraestrutura de mercado (transporte, mobilidade e conectividade), o projeto favorece a expansão e diversificação das atividades econômicas do município.
Sistema de Ciência, Tecnologia e Inovação	O Projeto pode criar demandas de CT&I para o Sistema de CT&I.
Qualidade e força gerativa das cidades e do urbano	O Projeto promove e contribui diretamente para qualidade e força gerativa da cidade e do urbano de Feira de Santana.
Bem-Estar Social: elevado IDH e baixo IVS	O Projeto, ao favorecer a diversificação, adensamento e dinamismo das atividades econômicas, tende a induzir a criação de empregos no município.
Institucionais: condições de governança e coordenação	O Projeto depende de condições de governança e coordenação no que se refere, dentre outros, às desapropriações pelo governo do Estado e à repactuação do contrato de concessão ou nova concessão.
Sustentabilidade Ambiental	Pelo seu porte, localização e de forma a mitigar os impactos negativos na área do seu entorno, o Projeto deverá utilizar práticas sustentáveis em sua construção e operação.
Redes de Cooperação	O Projeto contribui para o fortalecimento das redes de cooperação através da criação de novas possibilidades de conexões com outras cidades.

Localização



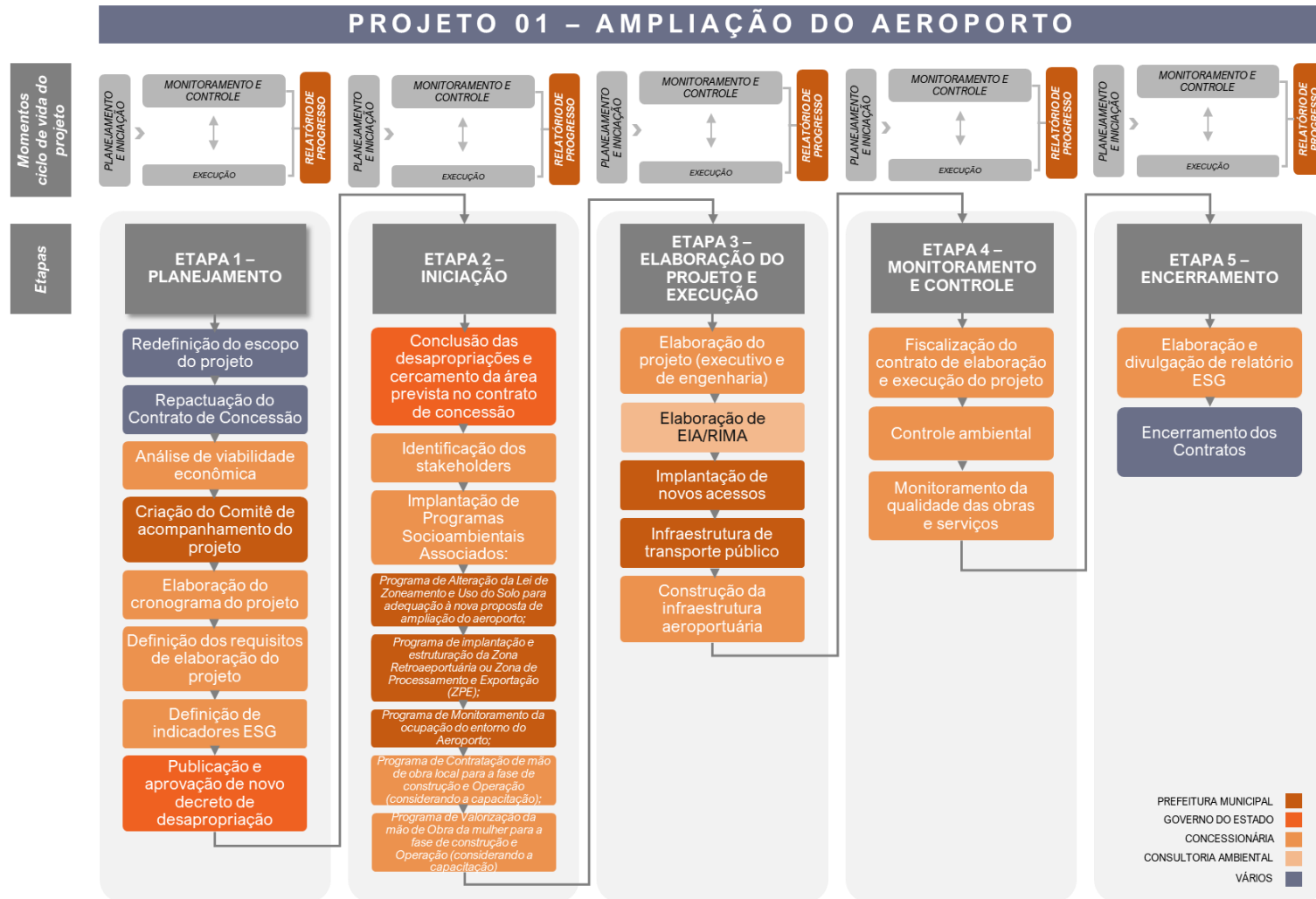
Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

1.4 Roteiro de atividades para implementação do projeto – Estrutura Analítica do Projeto (EAP)

O roteiro de atividades para implementação do Projeto de Ampliação do Aeroporto será apresentado através da Estrutura Analítica do Projeto (EAP).

A EAP trata-se de uma ferramenta visual fundamental para organização do escopo a partir de um diagrama, e contempla cinco Etapas de desenvolvimento: Planejamento, Iniciação, Elaboração do Projeto e Execução, Monitoramento e Controle, e Encerramento (FIGURA 4). Os ciclos de vida do projeto compreendem a somatória dos produtos relativos à etapa. Para fins de monitoramento da implementação do projeto, o final de cada ciclo deverá resultar em um Relatório de Progresso, identificando as dificuldades encontradas e apresentando soluções de melhorias. Os Relatórios de Progresso deverão, ainda, apoiar-se nos Indicadores de Monitoramento (item 1.8 – Monitoramento da Implementação do Projeto) como modo de acompanhar a evolução do projeto.

FIGURA 4: ESTRUTURA ANALÍTICA DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS (EAP)



Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

Etapas e Metas

O projeto de ampliação do aeroporto de Feira de Santana apresenta algumas características específicas. Por se tratar de uma concessão pública estadual, a maior parte das ações é de responsabilidade do Estado da Bahia, através da Seinfra/BA, ou da concessionária A.F.S., que administra atualmente o equipamento público. O contrato de outorga da concessão começou a vigorar em maio de 2013, já tendo decorrido 2/5 da vigência, e a fiscalização compete à Agerba.

No entanto, obrigações como as desapropriações da área para ampliação e o novo cercamento continuam pendentes, além de não ter havido avanços em aspectos importantes da estruturação do aeroporto por parte da própria concessionária que resultasse no aumento dos voos, notadamente pela não existência de homologação para voo por instrumento (*Instrument Flight Rules – IFR*) por causa da violação da distância mínima exigida do muro atual em relação ao centro da pista de pousos e decolagens, exigida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Embora não haja uma responsabilidade ou ação direta do Poder Público Municipal em relação ao contrato de concessão, em última instância a beneficiária principal do aeroporto é a população do município e do seu entorno, o que justifica que os atores locais estejam diretamente envolvidos e interessados na efetividade da concessão. Por esta razão, o projeto do aeroporto apresentou a melhor pontuação no ranking de classificação dos dez projetos apresentados no Produto 3 e a Prefeitura Municipal o elencou como um projeto prioritário, dado o seu alinhamento integrado com a perspectiva de ampliação da capacidade logística do município, da transversalidade com outros projetos estruturadores e com o aumento da competitividade local para o desenvolvimento socioeconômico.

A Estrutura Analítica de Projetos (EAP) da ampliação do aeroporto está organizada em cinco etapas: planejamento; iniciação; elaboração do projeto e execução; monitoramento e controle; e encerramento. Cada etapa possui suas respectivas ações associadas, em linha com o conteúdo da ficha de projeto contida no Produto 3, apresentado à Sudene anteriormente.

A **primeira etapa** da EAP, denominada de planejamento, apresenta as seguintes ações associadas:

- **Redefinição do escopo do projeto** – esta ação foi considerada como redefinição, uma vez que o escopo inicial já existe no edital da concorrência pública realizada em 2012, bem como no contrato da concessão. A ideia com a redefinição é alinhar com o conteúdo da repactuação do contrato.
- **Repactuação do contrato de concessão** – deve envolver a redefinição das obrigações das partes e o ajuste da vigência do instrumento, a fim de compensar os nove anos comprometidos pela (in)efetividade da concessão diante da inexistência de área para ampliação, ao mesmo tempo em que garanta a infraestrutura para operações de passageiros e cargas. A fim de dar efetividade a esta medida, é importante criar uma estratégia de indução para que a repactuação ocorra. Vislumbra-se que pode ser iniciada por provocação do Poder Público Municipal ao governo do estado, dado que se trata de um projeto estruturante para Feira de Santana e seu entorno, com reflexos diretos na competitividade para dezenas de municípios do interior

baiano. Contudo, diante das complexas questões institucionais que circundam o projeto, julga-se adequada que esta discussão também esteja entre as primeiras ações a serem realizadas pelo comitê de acompanhamento do projeto, notadamente como parte de um plano de ação do comitê, a fim de reduzir resistências e aparar possíveis arestas.

- **Análise de viabilidade econômica** – embora a equipe técnica do Consórcio Concremat-Tese tenha efetuado uma análise de viabilidade econômica do projeto a partir do desenho das operações logísticas e a mesma seja positiva, esta é uma tarefa que cabe à concessionária, em linha com o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto (PDA) até 2030, exigido pela cláusula 16 do contrato de concessão. Entretanto, o PDA não se tornou público e se desconhece o detalhamento proposto pelo operador ou se houve aprovação do documento por parte da Agerba, responsável pela fiscalização da concessão. Cabe salientar que a viabilidade está diretamente associada ao tempo possível de prorrogação do contrato de concessão, de modo a dar retorno sobre o investimento realizado.
- **Criação de comitê de acompanhamento do projeto** – conforme explicitado anteriormente, o Poder Público Municipal não tem responsabilidade sobre a concessão, mas o município é diretamente interessado. Por esta razão, aponta-se como possibilidade a criação de um comitê de acompanhamento do projeto, que envolva diferentes atores, para acompanhar e contribuir no destravamento das sérias questões institucionais que envolvem a situação da concessão. A sugestão é que este comitê envolva não apenas agentes do município, mas também de entidades empresariais e representativas dos segmentos que são direta ou indiretamente beneficiados pela competitividade e pelas oportunidades de investimento trazidas pelo aeroporto, além de representações estaduais e da concessionária. Como estratégia de efetivação, o Consórcio Concremat-Tese sugere algumas etapas: (a) criação e composição formal do comitê por parte do Município de Feira de Santana, seja por decreto ou por outro instrumento jurídico considerado adequado; (b) estabelecimento de um plano de ação do comitê, com calendário de reuniões e prazos claramente definidos; e (c) definição das tarefas do plano de ação em linha com as etapas de execução e respectivas metas do projeto, de modo a facilitar o acompanhamento. Quanto à composição do comitê, o Consórcio propõe uma distribuição em 07 vagas, com a seguinte sugestão de preenchimento: 02 do Município de Feira de Santana (Gabinete do Prefeito e Settdéc); 02 do governo estadual (Agerba e Seinfra); 02 representações empresariais locais (ACEFS e CDL); e 01 da concessionária do aeroporto.
- **Elaboração do cronograma do projeto** – a elaboração deste cronograma depende da repactuação e do PDA do aeroporto. A concessionária é a responsável direta, mas as ações e prazos apresentados na ficha de projeto dão a dimensão estimada da duração para planejamento, execução e entrega destas tarefas. A confiabilidade no estabelecimento deste cronograma está associada ao prazo para implantação, mas também aos

prazos para obtenção de financiamento que a concessionária possa, porventura, necessitar junto a órgãos financiadores, caso não tenha recursos próprios.

- **Definição dos requisitos de elaboração do projeto** – Como parte da definição dos requisitos e considerando a possibilidade de obtenção de recursos públicos para a ampliação, é relevante que seja levada em conta a Instrução Normativa nº 1, de 11 de março de 2021³⁶, editada pelo extinto Ministério da Infraestrutura e que define critérios para a classificação de empreendimentos em média e grande relevância para a disseminação do *Building Information Modelling (BIM)*, nos termos do Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020³⁷, bem como observar, no que couber, as diretrizes do Manual de Projetos Aeroportuários³⁸, elaborado em parceria entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MINFRA) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e publicado em 2021 (usar versão mais recente, caso haja). Esta exigência da tecnologia BIM pode ser fator preponderante na hipótese de obtenção de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para futuras ações não contempladas como obrigação da concessionária no contrato de concessão.
- **Definição de indicadores ESG** – as estratégias de sustentabilidade devem permear o projeto e as operações futuras do aeroporto. Neste sentido, é importante que a concessionária leve em conta as melhores práticas apontadas pelo *Airports Council International*³⁹ para que as construções sejam adaptadas para incorporar tecnologias sustentáveis que permitam ações ambiental e socialmente sustentáveis, através de ações como: (a) reuso de água, com reaproveitamento no processo de funcionamento do aeroporto; (b) destinação adequada dos resíduos produzidos no sítio aeroportuário, de modo a garantir a mitigação do impacto, com indicadores de processamento e separação integral dos resíduos em até cinco anos após a implantação dos novos Terminais de Passageiros e de Cargas; (c) manejo da fauna com vistas a reduzir o impacto ambiental e o risco das operações; (d) disponibilização de combustível de fontes renováveis para uso em veículos e aeronaves; e (e) composição do quadro de empregados do aeroporto em observância à diversidade e equidade salarial e de gênero, inclusive nos postos-chave da gestão, dentre outros aspectos. A ANAC também possui um programa denominado Aeroportos Sustentáveis⁴⁰, com vistas a reduzir o impacto da atividade aeroportuária sobre o meio ambiente e que pode balizar as práticas a serem adotadas pela concessionária. A análise ESG para cada projeto está tratada em item específico do Produto 4.

³⁶ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-n-1-de-11-de-marco-de-2021-308015372>

³⁷ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10306.htm

³⁸ Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/copy_of_MInfraManual_AeroportuarioSAC_final.pdf

³⁹ Disponível em: <https://store.aci.aero/product/environmental-social-and-governance-esg-management-best-practice/>

⁴⁰ Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/meio-ambiente/aeroportos-sustentaveis>

- **Publicação e aprovação de novo decreto de desapropriação** – o instrumento de utilidade pública de desapropriação, explicitamente citado no contrato de concessão do aeroporto, é o Decreto Estadual nº 13.340/2011⁴¹, o qual teve nova redação dada pelo Decreto Estadual nº 14.077/2012⁴². Diante da iminência de caducidade, o governo do estado editou o Decreto Estadual nº 17.114/2016⁴³, com área menor do que a vinculada ao contrato. Entretanto, sem que as desapropriações fossem efetivadas, o decreto de 2016 caducou em 2021, conforme regra estabelecida pelo art. 10 do Decreto-Lei nº 3.365/41⁴⁴. Conseqüentemente, é necessário que o governo do estado realize a publicação de um novo decreto de desapropriação, contemplando a área total vinculada ao contrato, de modo a garantir a implantação do aeroporto nos moldes planejados no estudo elaborado pelo próprio governo.

A **segunda etapa** diz respeito à iniciação. Nela estão contempladas as seguintes ações:

- **Conclusão das desapropriações e cercamento da área prevista no contrato de concessão** – esta ação é crítica para a realização de todo o projeto, sendo de responsabilidade contratual do Estado da Bahia, através da Secretaria de Infraestrutura (Seinfra/BA). Aqui cabe destacar o peso da questão institucional que consta na parte introdutória do Produto 4, pois depende de uma articulação intensa entre as diferentes esferas e diferentes atores para solução, especialmente porque a desapropriação anunciada até o momento⁴⁵ está aquém do necessário para a implantação do projeto de aeroporto de cargas como dinamizador da capacidade logística do município. É preciso publicar um novo decreto de desapropriação, para voltar a incorporar a área de 4,318 milhões de metros quadrados prevista no Decreto Estadual nº 13.340/2011, que é a exigida no contrato de concessão. Em seguida, fazer as desapropriações e construir nova cerca patrimonial, para que esta área seja, efetivamente, incorporada ao aeroporto. O comitê de acompanhamento do projeto, proposto na etapa anterior, poderá ter papel definidor para aparar arestas e viabilizar a execução.
- **Identificação dos *stakeholders*** – esta etapa se aplica especialmente aos programas associados, o que deve ser observado quando do desenho de cada um desses.
- **Implantação de Programas Socioambientais Associados** – envolve a implantação de cinco programas: (i) Zoneamento e Uso do Solo para adequação à nova proposta de ampliação do aeroporto; (ii) Programa de

⁴¹ Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-13340-de-07-de-outubro-de-2011>

⁴² Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-14077-de-01-de-agosto-de-2012>

⁴³ Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/decreto-no-17114-de-06-de-outubro-de-2016>

⁴⁴ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3365.htm

⁴⁵ Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/geral/desapropriacoes-gargalos-e-o-futuro-do-aeroporto-de-feira-de-santana>

implantação e estruturação da Zona Retroaeroportuária ou Zona de Processamento e Exportação (ZPE); (iii) Programa de Monitoramento da ocupação do entorno do Aeroporto; (iv) Programa de Contratação de mão de obra local para a fase de construção e Operação (considerando a capacitação); e (v) Programa de Valorização da mão de Obra da mulher para a fase de construção e Operação (considerando a capacitação). Os três primeiros são modificações legais ou infralegais e dependem de o Poder Executivo Municipal elaborar projetos de lei para submeter ao Poder Legislativo ou estabelecer regulamentações para monitoramento, no que couber apenas decretos ou atos que dispensem a necessidade da aprovação do Poder Legislativo. É importante considerar que quem pleiteia o zoneamento da área de proteção é o Governo do Estado da Bahia, a partir da área oficial do aeroporto, pois precisa identificar os cones de aproximação de aeronaves para definir quais tipos de construção são permitidas no entorno. Atualmente o zoneamento do aeroporto é estabelecido pela Lei Complementar nº 73/2013⁴⁶. Os dois últimos programas são de responsabilidade da concessionária e devem ser desenvolvidos em linha com os ODS e ESG, com os respectivos stakeholders. Ressalta-se que possíveis estudos para licenciamento ambiental também são de responsabilidade da concessionária.

A **terceira etapa** envolve a elaboração do projeto e a respectiva execução. É a parte mais direcionada às ações descritas na ficha de projeto, pois envolve a construção da infraestrutura do aeroporto. Envolve as seguintes ações:

- **Elaboração do projeto (executivo e de engenharia)** – estabelecidas as diretrizes e considerando o acordado na repactuação do contrato de concessão, a concessionária deverá contratar serviços de elaboração dos projetos executivo e de engenharia, observando os normativos em vigor.
- **Elaboração de EIA/RIMA** – a concessionária deverá contratar consultoria para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a fim de garantir o adequado licenciamento ambiental das obras e das operações, bem como o cumprimento das exigências legais e regulatórias do segmento.
- **Implantação de novos acessos** – é importante e precisa ocorrer rapidamente, sendo de responsabilidade do Município. A Prefeitura Municipal de Feira de Santana já possui um projeto junto à Caixa Econômica Federal para a construção do novo acesso através do prolongamento da Avenida Anchieta/Ayrton Senna. Entretanto, a definição da parte que margeia o terreno do aeroporto depende da definição do traçado efetivo da desapropriação. Embora o Consórcio Concremat-Tese não tenha obtido documentos acerca deste projeto, segundo relatado pelo engenheiro da Caixa Econômica durante entrevista com a equipe técnica do Consórcio, o banco já desenvolveu, inclusive, o mapeamento para o trabalho social a ser realizado com as famílias alcançadas pela desapropriação de moradias, cuja

⁴⁶ Disponível em: <http://leismunicipa.is/onpef>

remoção será necessária para a construção do prolongamento da Avenida Anchieta/Ayrton Senna. Além disso, o município já tem projeto de ligação do aeroporto ao novo Rodoanel, no trecho que ligará a BR324 (proximidades do distrito de Humildes) com a BR116 Norte (proximidades com o viaduto de conexão com a BA504 – Santanópolis), como alternativa para escoamento de cargas aéreas por via terrestre, o que aumenta a importância logística.

- **Infraestrutura de transporte público** – existe uma estação de BRT na Avenida Ayrton Senna e o Município deve se preparar para oferecer transporte público adequado às demandas de passageiros e trabalhadores do sítio aeroportuário. Para tanto, é preciso viabilizar a construção de estrutura de apoio ao passageiro no aeroporto, bem como a criação de linhas de transporte público que garanta regularidade e conforto ao usuário.
- **Construção da infraestrutura aeroportuária** – são tarefas que cabem à concessionária e foram mapeadas as seguintes, conforme demonstrado na ficha de projeto: (i) construção da pista de pouso e decolagens; (ii) adequação do pátio de aeronaves e da pista de taxiamento; (iii) construção de novos terminais de passageiros e cargas; (iv) ampliação da SESCINC; e (vi) instalação de sistemas de auxílio à navegação. O comitê de acompanhamento deverá participar desta modelagem durante a repactuação do contrato de concessão, para garantir a efetividade.

A **quarta etapa** é o monitoramento e controle, a qual consiste no acompanhamento das demais etapas e dos resultados dos programas. Compreende basicamente:

- **Fiscalização do contrato de elaboração e execução do projeto** – esta tarefa é da concessionária, que é a contratante da empresa que for executar o projeto. Como tarefa associada ao Município, vislumbra-se o trabalho do comitê de acompanhamento do projeto. Além disso, é importante que a repactuação contratual inclua critérios claros de qualidade na modelagem do contrato, a exemplo do que ocorreu nas concessões dos aeroportos federais, que estabelecem requisitos para cada fase, com gatilhos para o que caracteriza a exigência seguinte.
- **Controle ambiental** – cabe ao Município a tarefa de monitoramento e fiscalização do cumprimento da legislação em relação ao entorno, a fim de evitar riscos às operações e ocupações irregulares. No caso específico do licenciamento ambiental, é necessário considerar a distinção entre as tarefas do município e o que está sob competência legal do Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA), que é uma autarquia estadual. No que concerne aos requisitos ambientais, como controle de fauna e outros, cabe à concessionária realizá-los, em cumprimento às normas regulamentadoras federais.
- **Monitoramento da qualidade das obras e serviços** – tarefa da concessionária, que é a contratante. Mesma ressalva do item 4-a.

A **quinta e última etapa** compreende o encerramento, considerando:

- **Elaboração e divulgação de relatório ESG** – esta atividade depende mais do interesse de divulgação e transparência de ações da concessionária.

Nenhuma tarefa associada ao município, exceto o acompanhamento pelo comitê. Mesma situação do item 4-a.

- **Encerramento dos contratos** – esta tarefa cabe ao Estado da Bahia, como contratante, no caso do contrato de concessão; por sua vez, cabe à concessionária, nos casos de contratos de obras e outros desenvolvidos no próprio aeroporto. Da parte do município, há a responsabilidade pela fiscalização por parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, se couber aprovação dos projetos e avaliação do *as built*.

Estas fases são importantes para a efetividade da concessão e o monitoramento de cada uma delas pelo comitê de acompanhamento pode contribuir para que Feira de Santana alcance uma infraestrutura de patamar condizente com o porte da cidade.

1.5 Cronograma de Implementação do Projeto

O cronograma foi elaborado levando em consideração as ações previamente elencadas, conforme apresentado no QUADRO 2 e na FIGURA 5. Foram estabelecidos três períodos de prazo:

- **curto prazo** (até dois anos) – neste período serão priorizadas as ações de impacto imediato, com o objetivo de obter resultados palpáveis em um período relativamente curto;
- **médio prazo** (de três a dez anos) – serão implementadas ações que demandam um tempo maior para serem concluídas e consolidadas. Essas ações podem envolver a realização de projetos de médio porte, desenvolvimento de parcerias estratégicas e aprofundamento das iniciativas já iniciadas no curto prazo;
- **longo prazo** (a partir de dez anos até 2035) – nesta fase o foco estará em iniciativas de maior alcance e impacto duradouro.

É importante ressaltar que o cronograma é flexível e sujeito a ajustes.

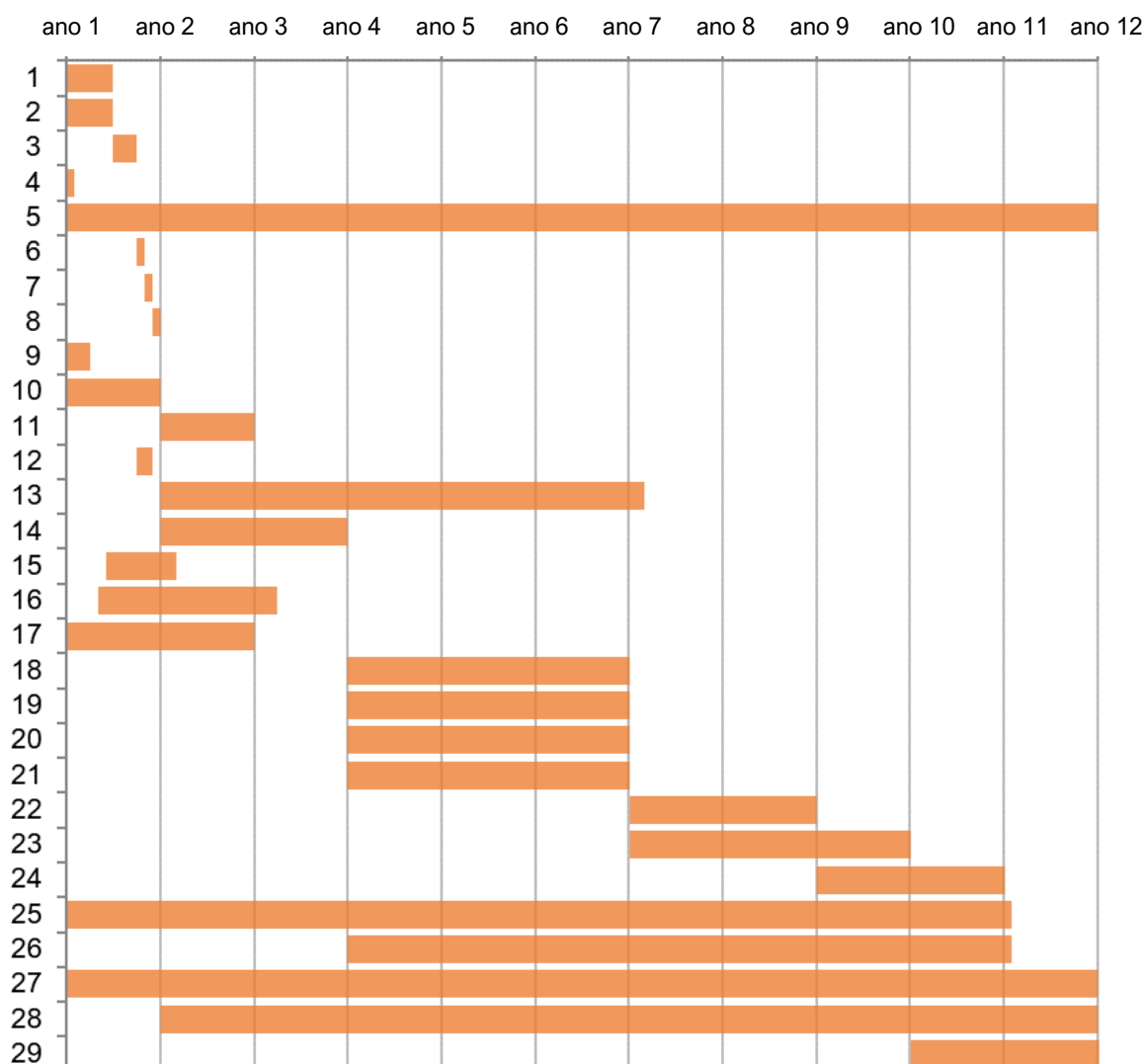
QUADRO 2: CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

AÇÃO	RESPONSÁVEL	INÍCIO	TÉRMINO	PRAZO
1	Seinfra/BA; Concessionária A.F.S.; AGERBA; com acompanhamento do Comitê	mês 1/ano 1	mês 6/ano 1	Curto
2	Seinfra/BA; Concessionária A.F.S.; AGERBA; Comitê de Acompanhamento	mês 1/ano 1	mês 6/ano 1	Curto
3	Concessionária A.F.S.	mês 7/ano 1	mês 9/ano 1	Curto
4	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	mês 1/ano 1	mês 1/ano 1	Curto
5	Comitê de Acompanhamento	mês 1/ano 1	-	Contínuo
6	Concessionária A.F.S.	mês 10/ano 1	mês 10/ano 1	Curto
7	Concessionária A.F.S.	mês 11/ano 1	mês 11/ano 1	Curto
8	Concessionária A.F.S.	mês 12/ano 1	mês 12/ano 1	Curto
9	Seinfra/BA	mês 1/ano 1	mês 4/ano 1	Curto
10	Seinfra/BA	mês 1/ano 1	mês 12/ano 1	Curto
11	Seinfra/BA	mês 1/ano 2	mês 12/ano 2	Curto
12	Concessionária A.F.S.	mês 10/ano 2	mês 12/ano 2	Curto
13	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 2	mês 3/ano 7	Médio
14	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 2	mês 12/ano 2	Curto
15	Equipe de consultoria ambiental	mês 6/ano 1	mês 3/ano 2	Curto
16	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	mês 5/ano 1	mês 4/ano 3	Curto
17	Prefeitura Municipal de Feira de Santana	mês 1/ano 1	mês 12/ano 2	Curto
18	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 4	mês 1/ano 7	Médio
19	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 4	mês 1/ano 7	Médio
20	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 4	mês 1/ano 7	Médio
21	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 4	mês 1/ano 7	Médio
22	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 7	mês 1/ano 9	Curto
23	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 7	mês 1/ano 10	Médio
24	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 9	mês 1/ano 11	Curto

AÇÃO		RESPONSÁVEL	INÍCIO	TÉRMINO	PRAZO
25	Fiscalização do contrato de elaboração e execução do projeto	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 1	mês 1/ano 11	Contínuo
26	Controle ambiental	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 4	mês 1/ano 11	Médio
27	Monitoramento da qualidade das obras e serviços	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 1	mês 12/ano 12	Longo
28	Elaboração e divulgação de relatório ESG	Concessionária A.F.S.	mês 1/ano 2	mês 12/ano 12	Longo
29	Encerramento dos Contratos	Concessionária A.F.S.	mês 12/ano 10	mês 12/ano 16	Médio

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

FIGURA 5: CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS



Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

1.6 Orçamento estimado

Considerando as estimativas e premissas explicitadas na TABELA 1, apresenta-se os principais elementos de custos estimativo para a ampliação do aeroporto de Feira de Santana.

TABELA 1: ORÇAMENTO ESTIMADO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

Item	Custo Estimado (R\$)
Elaboração do projeto	R\$ 27.516.240,90
Custos indiretos	R\$ 98.343.044,97
Desapropriação	R\$ 75.564.092,98
Fechamento perimetral	R\$ 32.760.000,00
EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental	R\$2.800.000,00
Nova pista de pouso e decolagem (3.400m x 75m)	R\$ 115.515.000,00
Adequação de pátio de aeronaves	R\$ 36.375.900,00
Adequação da pista de taxiamento (4090 m x 45 m)	R\$ 41.687.325,00
Construção de novo terminal de passageiros	R\$ 248.422.500,00
Construção de terminal de carga	R\$ 141.391.250,00
Ampliação da SESCINC	R\$ 16.380.000,00
Instalação de sistema de auxílio à navegação	R\$ 12.865.779,00
Total	R\$ 849.621.132,85

OBS: Orçamento com data base de Janeiro de 2023, BDI de 25%, BDI diferenciado 15%.
Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

No QUADRO 3 principais premissas utilizadas para a elaboração das estimativas de valor da ampliação do Aeroporto de Feira de Santana.

QUADRO 3: PREMISSAS DO ORÇAMENTO ESTIMADO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

PREMISSAS	
Item	Descrição
1.	A estimativa foi elaborada com base na metodologia do custo unitário básico (CUB) para edificações, adotou-se o custo médio disponibilizado pelo Indicador dos custos do setor da Construção Civil (CBIC) específicos ao estado da Bahia. ⁴⁷ Em função da metodologia possuir aspectos específicos, as edificações que não possuem mesma característica foram atribuídas alterações ao custo unitário e para as demais infraestruturas que não englobam a metodologia CBIC foi adotado conhecimento específico do orçamentista e a boa prática da engenharia;
2.	A estimativa possui data base janeiro/23 e está na modalidade onerada;
3.	A título de estimativa foram adotadas as parcelas referentes aos custos indiretos sobre os custos diretos totais: administração local (8,87%), canteiro de obras (6%) e mobilização/ desmobilização de mão de obra e equipamentos (3%). Foi adotada ainda a parcela de 25,0% para a Bonificação de despesas indiretas (BDI). Os valores adotados foram embasados nos limites estabelecidos no Acórdão nº 2622/2013-TCU-Plenário para obras de edificação comercial;

⁴⁷ Disponível em: <https://www.sinduscon-ba.com.br/cub/>

PREMISSAS	
Item	Descrição
4.	<p>No preço unitário adotado considerou-se terraplenagem, drenagem, pavimentação, sinalização referente a esta área.</p> <p>Com relação ao dimensionamento do pavimento, considerou-se tanto para o pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de aeronave a seguinte estrutura:</p> <p style="text-align: center;">Unidades em cm</p>
5.	Com relação ao fechamento perimetral, considerou-se alambrado de 2,45 m com poste de chapa em aço zincado e revestimento com PVC de alta aderência, interno e externamente, arame de aço galvanizado, e concertina simples de 20 cm, conforme padrão proposto pela INFRAERO;
6.	O sistema de auxílio à navegação engloba a execução das obras inclusive fornecimento e instalação de materiais, equipamentos de sistemas de auxílio à navegação aérea, sinalização horizontal, balizamento luminoso, sinalização vertical, farol de aeródromo, biruta iluminada, Precision Approach Path Indicator (PAPI) e iluminação de pátio de aeronaves;
7.	A construção do terminal de passageiros engloba etapas como: arquitetura e urbanismo, fundação e estruturas, sistema hidrossanitário (água e esgoto), sistema elétrico, sistema eletrônico, telemática, sistema mecânico, sistema de transporte e manuseio de bagagens, elevadores, escadas/esteiras rolantes e pontes de embarque de passageiros;
8.	A adequação do pátio de aeronave e da pista de taxeiamento engloba a recomposição da superfície de pavimento, com sinalização das demarcações para posicionamento e estacionamento de aeronaves, não foi previsto estrutura metálico (estilo galpão) com cobertura.
9.	A ampliação da SESCINC compreende a disponibilização de materiais para auxílio na segurança contra incêndio do aeródromo, veículo de ataque principal (AP-2) e veículo de agente combinado (AC-3), no preço proposta não foi previsto equipe disponível mensal. Caso seja necessário considerar equipe especializada considerar o preço estimado mensal de R\$700.000,00 para equipe de bombeiro de aeródromo: chefe de equipe, motorista, resgatista e operador de sistema de comunicação, para as funções descritas considerou-se turno diurno, noturno e folguista.

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023

1.7 Análise ESG

Para o detalhamento da ESG no âmbito da ampliação do Aeroporto de Feira de Santana tomou-se como a perspectiva de operação de um modal consoante com a sustentabilidade, a governança e a sociedade regional e local. Neste sentido torna-se imperante considerar o uso de energia e água, bem como os impactos socioambientais na população e avifauna da região e entorno do aeroporto, especialmente quando se considera os ODS e as mudanças climáticas globais em curso.

O projeto de ampliação do aeroporto tem considerado a perspectiva socioambiental em suas perspectivas. Visando o enquadramento da atividade aeroportuária e baseando-se em estudos de sustentabilidade, governança e sociedade para infraestruturas, especialmente quando se leva em conta os impactos socioambientais da atividade previstos no projeto, pode-se considerar também:

- **Certificação 14001:** obter, pautando-se em um conjunto de metas, diretrizes e requisitos, a empresa responsável pelo gerenciamento da obra, e, após,

empreendimento concluído, conseguirá desenvolver programas de gestão ambiental, por meio da promoção de capacitação com colaboradores, auditorias periódicas e manutenção periódica do sistema de gestão ambiental. Os benefícios incluem: atendimento às legislações ambientais, promoção efetiva da sustentabilidade em todas as fases, desempenho ambiental, melhoria da imagem e reputação, incorporação de fatores socioambientais em desenhos/estratégias de mercado.

- **End-Around Taxiway at Runway 9L** (utilizado em aeroporto de Atlanta/USA): proposta que reduz o tempo de taxiamento das aeronaves e conseqüentemente a emissão de poluentes nocivos. Redução do uso e consumo de energia, seguido pela otimização com combustíveis renováveis e, finalmente, por meio da tecnologia que remova/elimine as emissões.
- **Estruturas inteligentes:** construções pautadas na Estratégia Investimento Verde, do governo federal e em taxonomias mundiais, como Climate Bonds Initiative (CBI⁴⁸), a Taxonomia da União Europeia (UE⁴⁹) e Social Bond Principles (SBP). Com uso de materiais sustentáveis que operam de forma econômica em relação à energia e água, redução de gases de efeito estufa, diminuição do impacto das mudanças climáticas no transporte aéreo⁵⁰, melhoria da qualidade ambiental interna e uso responsável de recursos;
- **Monitoramento:** desempenho dos edifícios em várias categorias, incluindo consumo de energia e água, desvios de resíduos e experiência humana. Substituição do uso restante de combustível fóssil por combustíveis renováveis.
- **Licenciamento Ambiental:** o CONAMA 237/1997, Art.2, estabelece que “(...) construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis”. Dessa forma, a ampliação do Aeroporto necessitará da licença, onde deverá responder sobre todos os impactos possíveis e previstos. Dentro disso:
 - Organização e aprovação de Plano de Manejo de fauna – Lei 12.752, com investigação, monitoramento e resguardo da fauna silvestre no “círculo imaginário com raio de 13 km para aeroportos que operam somente em condições visuais e de 20 km para os demais” (lei 12.752/2012). O empreendimento deve investir em diagnóstico e

⁴⁸ A CBI é organização sem fins lucrativos, responsável pela definição de padrões para certificação de títulos de dívida que financiam projetos ou ativos alinhados a uma economia de baixo carbono.

⁴⁹ EU Technical Expert Group on Sustainable Finance (TEG) lançou no primeiro semestre de 2020 a taxonomia da União Europeia. Entre os objetivos da taxonomia estão ajudar investidores a identificar se determinada atividade é ambientalmente sustentável e consistente com compromissos políticos, como o Acordo de Paris.

⁵⁰ Segundo estudos do Financial Stability Board, o transporte aéreo está no grupo de maior probabilidade de sofrer impactos financeiros relacionados às mudanças climáticas.

estudos⁵¹ que viabilizem a compreensão ecológica da avifauna local e regional visando reorientação ecológica para o fluxo migratório e de voos das diferentes espécies.

- Estudo e investimento em controle de emissão de ruído⁵² – sejam eles sonoros (nível de pressão acústica, distribuição das frequências de banda larga, duração do ruído) ou/e os psicossociais, ou fatores não-acústicos percebidos pela população.
- **Frotas verdes:** veículos dimensionados de acordo com as necessidades operacionais, eletrificação e combustíveis renováveis para equipamentos móveis.
- **Conservação de energia e eletrificação do edifício:** atendendo aos requisitos operacionais de forma mais eficiente e usando menos energia para aquecimento/resfriamento, cozinha, iluminação e outras cargas elétricas. Mudança de gás natural para eletricidade sempre que possível.
- **Substituição de combustíveis fósseis por alternativas renováveis:** investir em eletricidade 100% verde e solar no local, uso gás natural renovável para aquecimento/cozinhar e diesel renovável para geradores.
- **Geração e destinação de resíduos sólidos:** o empreendimento deverá estabelecer parceria com a gestão pública para desenvolver esta questão.

Análise geral dos demais ODS integrados

Na ampliação do aeroporto os ODS estão contemplados no projeto inicial, já que proporcionará a integração entre pessoas e suas regiões; o turismo será incentivado pela facilidade da estrutura, assim como a geração de empregos – ODS 7, 8, 10 principalmente.

Já o ODS 5 – *Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas* está contemplado no recrutamento de mão-de-obra para atividades diversas no aeroporto, assim como Proposta de destinação de vagas específicas ao gênero, além de processos de formação continuada; auxílio com filhos (creches, benefício financeiro, facilidades na jornada horária etc.).

⁵¹ Allan, J. 2000. Bird Strikes as a hazard to aircraft: A changing Bird Strikes as a hazard to aircraft: A changing but predictable and manageable threat. Central Science Laboratory, United Kingdom.
Blockpoel, H. 1976. Blockpoel, H. 1976. Birds Hazards to Aircraft. Clark Irvin Edit, Ottawa, Canada, 236p.

⁵² A ANAC estabeleceu o regulamento RBAC 36 - Requisito de Ruído para Aeronave, que adota integralmente o requisito estadunidense US Title 14 CFR Part 36: Noise Standards: Aircraft Type and Airworthiness Certification.

1.8 Monitoramento da implementação

O monitoramento da implementação do Projeto de Ampliação do Aeroporto se dará através de indicadores de processo (QUADRO 4), classificados em indicadores de insumos, atividades e produtos, os quais estão relacionados às metas quantificáveis. Como exemplo de indicadores de insumo tem-se a repactuação do Contrato de Concessão e a desapropriação e cercamento da área total para ampliação - indispensáveis para que o projeto consiga obter êxito.

QUADRO 4: INDICADORES DE PROCESSO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

INDICADORES DE PROCESSO: AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO	
Indicadores de Insumo	Meta
Comitê de Acompanhamento do Projeto	Comitê criado, contendo 7 participantes
Desapropriação e cercamento da área total para ampliação	3.869.424m ²
Repactuação do contrato de concessão.	6 meses
Nova Lei de Zoneamento e Uso do solo	12 meses
Infraestrutura implantada para passageiros e cargas	48 meses
Novos acessos viários ao aeroporto	23 meses
Implementação da Zona Retroaerportuária ou Zona de Processamento e Exportação (ZPE)	12 meses
Indicadores de Atividades	Meta
Comitê de Acompanhamento Criado	7 participantes
Número e resultado de reuniões com o Governo do Estado e demais atores envolvidos	Estabelecer conforme plano de trabalho após criado o Comitê, mas prever no mínimo 3 reuniões por semestre
Contrato de concessão repactuado.	6 meses
Novo decreto de desapropriação publicado e aprovado.	1 Decreto publicado em até 4 meses
Lei de Zoneamento e Uso do solo alterada e aprovada	12 meses
Área total desapropriada e incorporada ao sítio aeroportuário.	3.869.424m ²
Cercamento da área realizado.	12 meses
Infraestrutura implantada, para passageiros e cargas	48 meses
Novos acessos viários implantados	1 acesso via Av. Ayrton Senna e 1 acesso para cargas.
EIA/RIMA elaborado e aprovado.	9 meses
Indicadores de Produtos	Meta
Projeto (executivo e de engenharia) elaborado e aprovado.	24 meses
Pista de pousos e decolagens construída	pista de 3400 x 75: 255.000m ²
Pista de taxiamento construída	pista de 4090 x 45: 184.050m ²
Pátio de aeronaves adequado	3 pátios com área total de 160.600m ²
Novo terminal de passageiros construído	22.500m ²
Terminal de cargas construído	45.500m ²
SESCINC ampliada.	24 meses
Sistemas de auxílio à navegação instalados.	24 meses

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

1.9 Monitoramento e avaliação dos resultados esperados

O monitoramento e avaliação dos resultados esperados para o Projeto de Ampliação do Aeroporto se dará através de indicadores de resultados e impacto.

Os indicadores de resultados correspondem às mudanças observadas com a implementação do projeto. No caso da Ampliação do Aeroporto, espera-se, por exemplo, um número mínimo de voos semanais realizados, bem como dados relativos à origem e destino dos passageiros.

Para os indicadores de impacto estão sendo considerados, ainda, os indicadores relativos aos ODS 5, 8, 9, 16 e 17, conforme o IDSC – Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades (QUADRO 5).

QUADRO 5: INDICADORES DE RESULTADO DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

INDICADORES DE RESULTADO: AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO		
Indicadores de Resultado		Meta
Número de voos realizados (por semana)		20 (curto prazo), 35 (médio prazo), 50 (longo prazo)
Número de passageiros (por dia)		1.488
Origem e destino dos passageiros		Municípios da Área de Influência de Feira de Santana
Número de voos realizados (por dia) para o transporte de cargas		3 até 2039
Aumento do volume de cargas transportadas no município		Estabelecer após a implantação do terminal de cargas
Indicadores de Impacto		Meta
Número de passageiros atendidos (por ano)		541.632
Aumento do número de trabalhadores locais contratados para a construção e operação		Estabelecido que pelo menos 70% da mão de obra a ser contratada seja local (de Feira de Santana ou municípios do entorno)
Aumento do número de mulheres contratadas para a construção e operação		Estabelecido que 50% da mão de obra geral a ser contratada sejam de mulheres (ressalta-se que em determinadas fases da obra este número não será possível de se atender)
IDSC	Desigualdade de salário por sexo	Meta 5.6: 0,9 (0,55 - 2010)
	Investimento público em infraestrutura por habitante	Meta 9.1: 10 (1688,11 - 2019)
	Participação dos empregos em atividades intensivas em conhecimento e tecnologia	Meta 9.2: 14.3% (25,19% - 2019)
		Meta 9.3: 14.3% (25,19% - 2019)
	PIB per capita	Meta 8.1: 38000 (24074,06 - 2018)
		Meta 8.2: 38000 (24074,06 - 2018)
	Grau de estruturação das políticas de transparência	Meta 16.6: 80% (66,67% - 2019)
Meta 16.10: 80% (66,67% - 2019)		
Investimento público	Meta 17.1: 563,26 (224,12 - 2020)	

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023 e IDSC, 2023⁵³.

⁵³ Disponível em: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/profiles/feira-de-santana-BA>

1.10 Modelo da plataforma SIG para monitoramento

Com vista a auxiliar no monitoramento do projeto, foi criada uma plataforma em ambiente SIG – Sistema de Informação Geográfica, utilizando o *MyMaps*⁵⁴ e o software Qgis, contendo informações relativas ao projeto, conforme descritas no QUADRO 6 e FIGURAS 6 A 10.

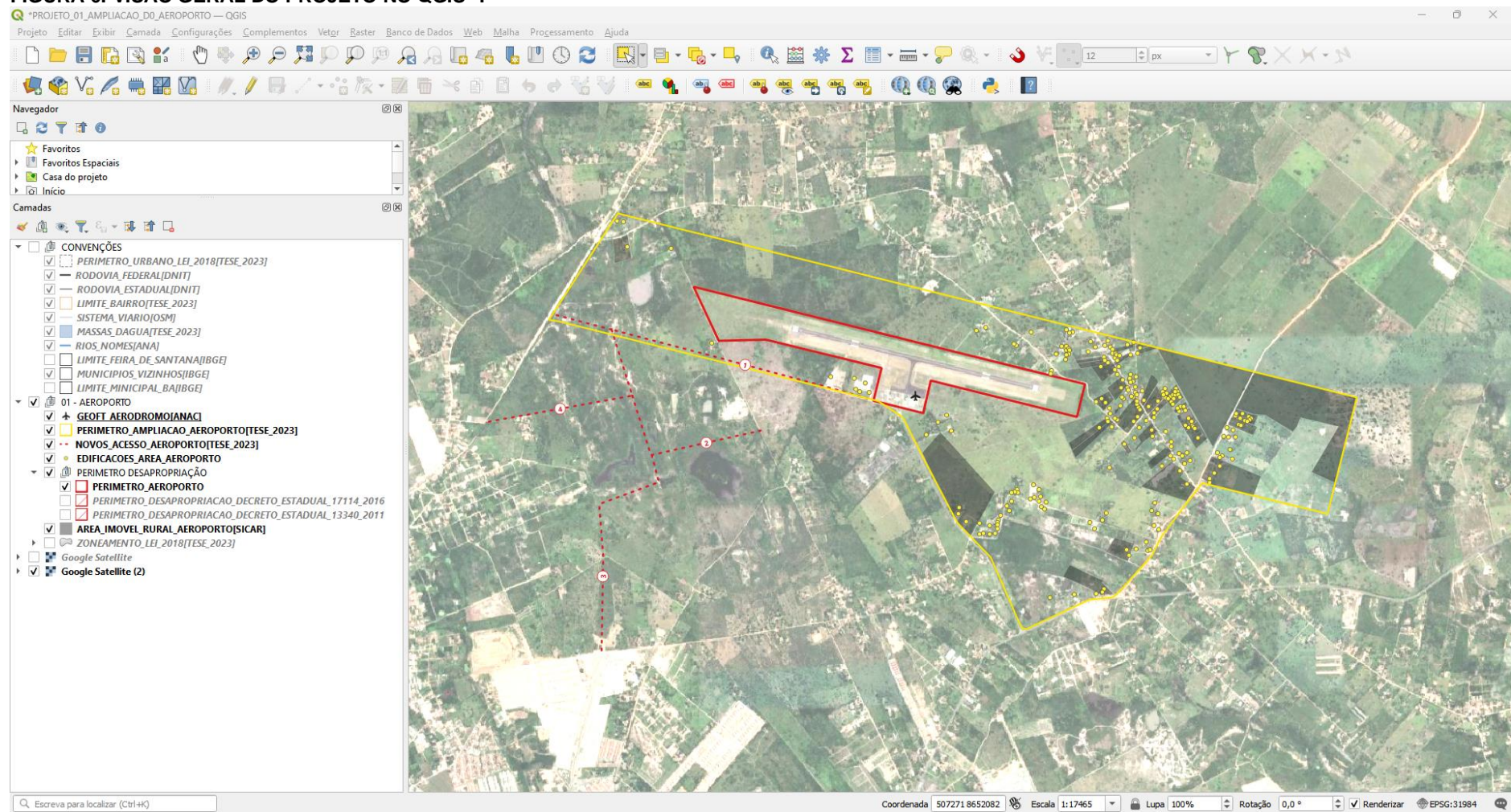
QUADRO 6: PLATAFORMA EM AMBIENTE SIG – SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

Nome da camada	Descrição	Fonte	Observação
PERIMETRO_URBANO_LEI_2018[TESE_2023]	Perímetro urbano de Feira de Santana, conforme Lei Municipal nº 119, de 20 de dezembro de 2018.	FEIRA DE SANTANA, 2018.	Polígono criado com base na fonte citada.
RODOVIA_FEDERAL[DNIT]	Rodovias federais	DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2021.	
RODOVIA_ESTADUAL[DNIT]	Rodovias estaduais	DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2021.	
LIMITE_BAIRRO[TESE_2023]	Limites dos bairros de Feira de Santana	Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, 2017	
SISTEMA_VIARIO[OSM]	Sistema viário de Feira de Santana	OSM – Open Street Map, 2022.	
MASSAS_DAGUA[TESE_2023]	Massas d'água de Feira de Santana, contendo a localização das lagoas: Subaé, Lagoa Salgada, Lagoa Grande, Lagoa do Prato Raso, Lagoa da Tábua, e Lagoa da Pindoba.	Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, 2017	
HIDROGRAFIA[ANA]	Hidrografia de Feira de Santana, classificada em Rio, Riacho ou Ribeirão.	ANA – Agência Nacional das Águas, 2018.	
LIMITE_FEIRA_DE_SANTANA[IBGE]	Limite municipal de Feira de Santana	IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020.	
MUNICIPIOS_VIZINHOS[IBGE]	Limite dos municípios limítrofes a Feira de Santana	IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020.	
LIMITE_MINICIPAL_BA[IBGE]	Limite dos municípios do Estado da Bahia.	IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020.	

⁵⁴ Disponível através do link:
<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1SItC6X1kY8zgTLgolNN3C5nkco08ru0&usp=sharing>.

Nome da camada	Descrição	Fonte	Observação
GEOFT_AERODROMO[ANAC]	Ponto contendo a localização do Aeroporto João Durval Carneiro	ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, 2010.	-
PERIMETRO_AMPLIACAO_AEROPORTO[TESE_2023]	Perímetro de ampliação do Aeroporto, conforme Decreto de Desapropriação (Dec. Estadual nº 13.340/2011)	BAHIA, 2011.	Polígono criado com base na fonte citada.
NOVOS_ACESSO_AEROPORTO[TESE_2023]	Linhas contendo as quatro alternativas de novos acessos ao aeroporto (1 - com 1.978,42 metros, 2 - 1.443,30 m, 3 - 1.418,44 m, e 4 - 862,20 m).	-	Com base em discussões realizadas com o município.
EDIFICACOES_AREA_AEROPORTO	Edificações situadas dentro do perímetro de ampliação do Aeroporto.	-	Pontos criados a partir de imagem aérea do Google Earth, 2023.
PERIMETRO_AEROPORTO	Perímetro atual do Aeroporto João Durval Carneiro.	-	
PERIMETRO_DESAPROPRIACAO_DECRETO_ESTADUAL_17114_2016	Perímetro de Desapropriação conforme Decreto Estadual nº 17.114/2016	BAHIA, 2016.	
PERIMETRO_DESAPROPRIACAO_DECRETO_ESTADUAL_13340_2011	Perímetro de Desapropriação conforme Decreto Estadual nº 13.340/2011	BAHIA, 2011.	
AREA_IMOVEL_RURAL_AEROPORTO[SICAR]	Limite das propriedades rurais dentro do perímetro de ampliação do aeroporto.	SICAR, 2022.	
ZONEAMENTO_LEI_2018[TESE_2023]	Zoneamento de Feira de Santana, conforme Lei Municipal nº 118, de 20 de dezembro de 2018.	Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, 2017	

FIGURA 6: VISÃO GERAL DO PROJETO NO QGIS⁵⁵.



⁵⁵ Arquivo "PROJETO_01_AMPLIACAO_D0_AEROPORTO.qgz".

FIGURA 7: NOVOS ACESSOS, EDIFICAÇÕES E PROPRIEDADES RURAIS DENTRO DO PERÍMETRO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO

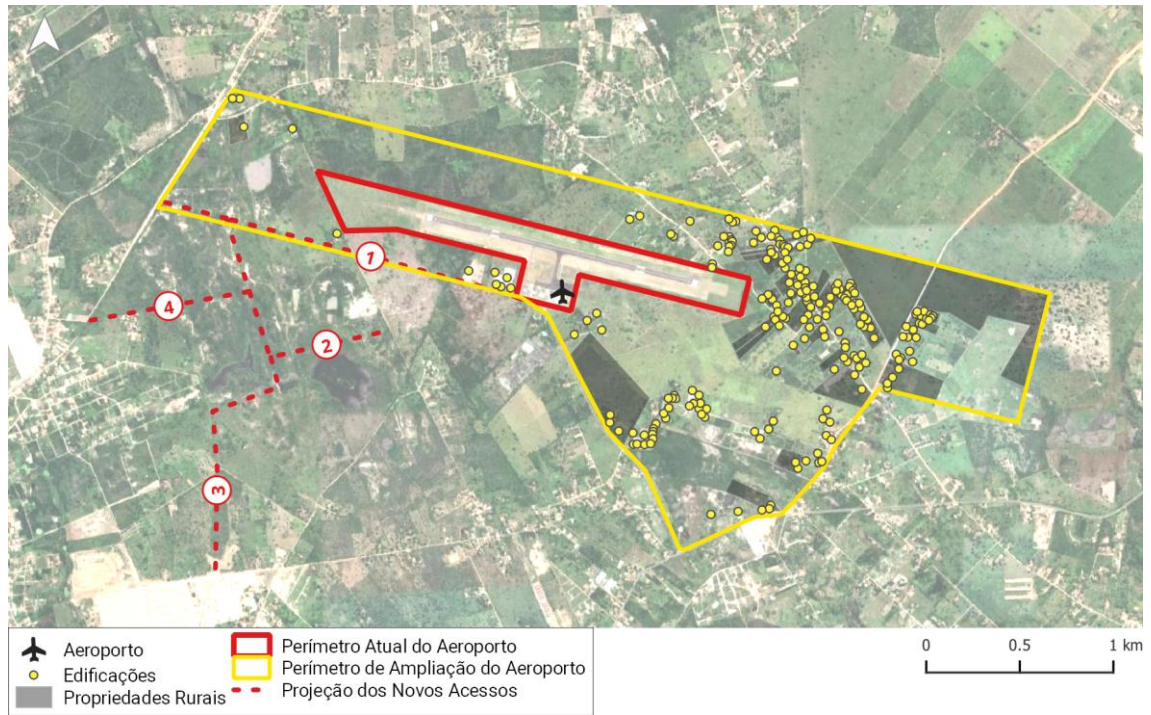


FIGURA 8: PERÍMETRO DE DESAPROPRIAÇÃO, CONFORME DEC. ESTADUAL Nº 17114/2016

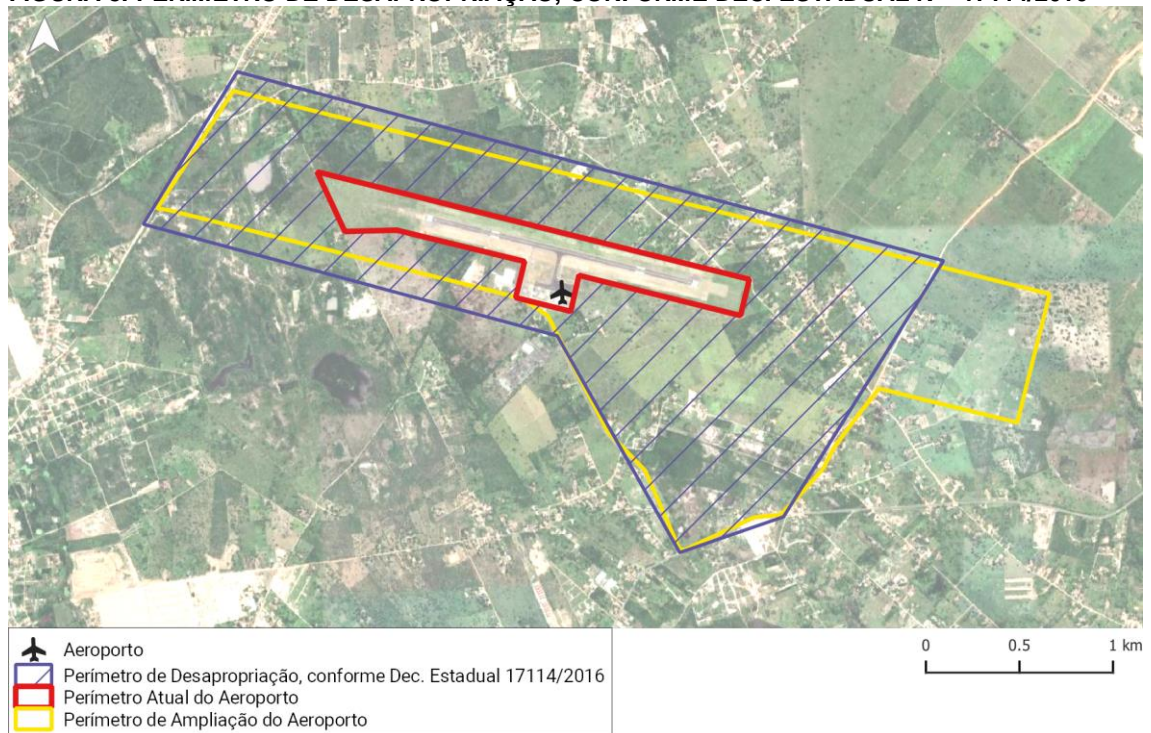


FIGURA 9: PERÍMETRO DE DESAPROPRIAÇÃO, CONFORME DEC. ESTADUAL Nº 13340/2011

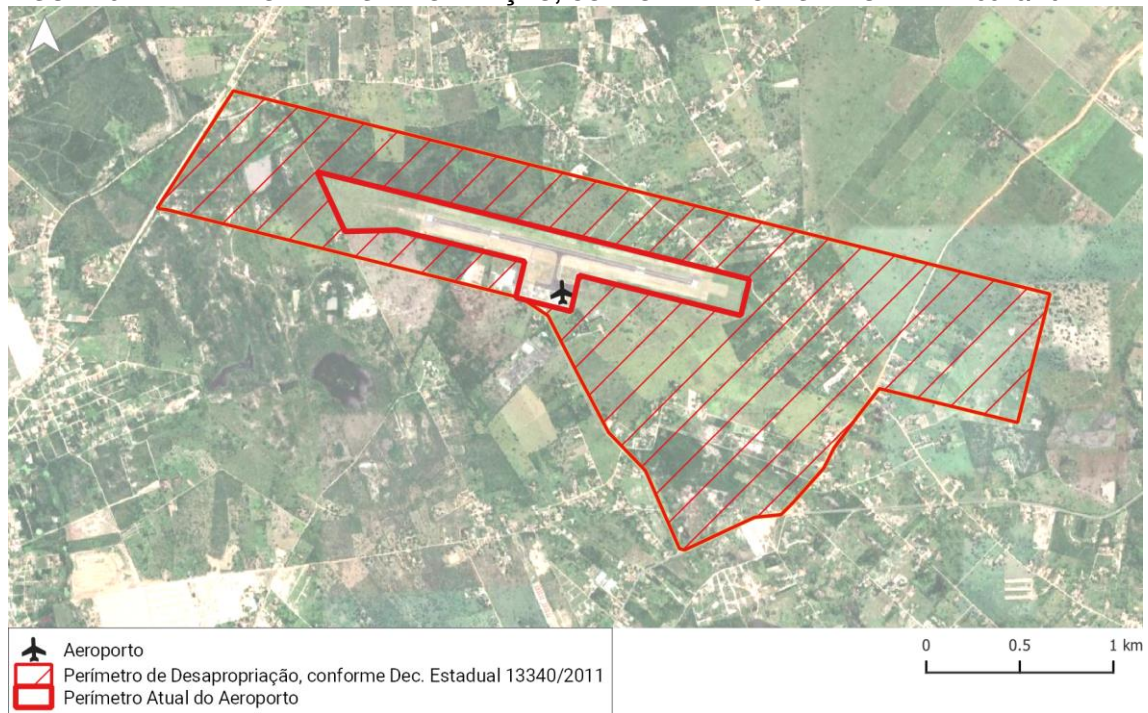
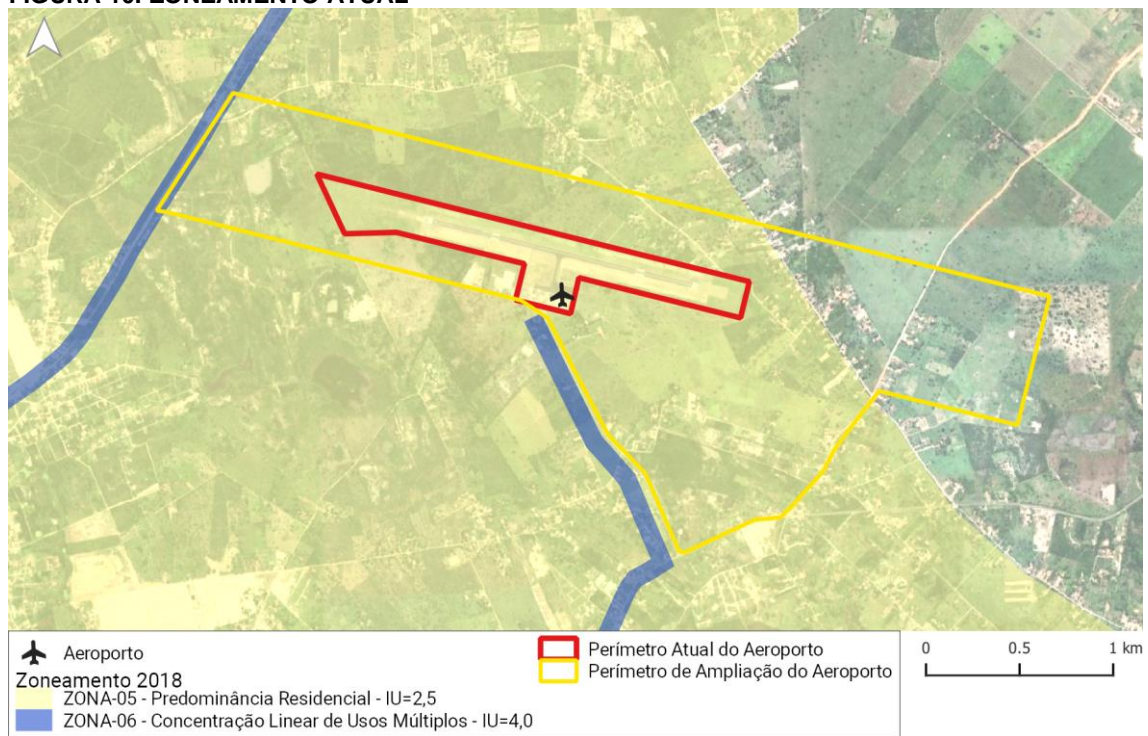


FIGURA 10: ZONEAMENTO ATUAL



1.11 Matriz de riscos: análise ex-ante

Identificaram-se nove riscos, agrupados em cinco categorias. O QUADRO 7 apresenta o detalhamento dos riscos, com sua categoria e respectivas causas e consequências (efeitos). A análise qualitativa dos riscos identificados é apresentada a seguir, ordenados pelo seu PI Score (relevância), as estratégias e os planos de ação específicos para cada risco identificado para o projeto.

QUADRO 7: ANÁLISE QUALITATIVA E RANKING DOS RISCOS E ESTRATÉGIAS E TRATATIVAS DOS RISCOS DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

IDENTIFICAÇÃO DO RISCO						ANÁLISE QUALITATIVA DO RISCO							RANKING			ESTRATÉGIA DE RISCO		
ID	Tipo	Categoria	Título	Causa	Efeito	Ocorrência		Impactos					Relevância Impacto	PI Score	P x I	Relevância	Estratégia	Plano de Ação
						Probabilidade	Horizonte	Prazo	Custo	Qualidade	Imagem	Integrado						
R1	Ameaça	Institucional	Mudanças políticas e governamentais	Alterações no governo, mudanças de liderança, alterações nas políticas públicas	Atraso no projeto, revisão de decisões anteriores, impacto no orçamento e no escopo	3	3	3	3	2	3	3,61	3	-62%	M - M	Média	Mitigar	Monitorar de perto o ambiente político, estabelecer relacionamentos com diferentes atores políticos, adaptar o projeto às novas diretrizes políticas
R2	Ameaça	Institucional	Inestabilidade econômica e financeira	Flutuações econômicas, crises financeiras, instabilidade no mercado	Restrição de recursos financeiros, dificuldade em obter financiamento, aumento dos custos do projeto	4	3	3	5	3	3	5,024	5	-84%	A - MA	Muito Alta	Mitigar	Realizar análise de viabilidade financeira, buscar parcerias público-privadas, estabelecer reservas financeiras, otimizar o uso dos recursos disponíveis
R3	Ameaça	Institucional	Conflitos de interesse entre partes interessadas	Divergências de interesses, falta de cooperação entre as partes envolvidas no projeto	Atrasos na tomada de decisão, impasses, revisões constantes do escopo	3	5	2	2	3	3	5,05	5	-75%	M - MA	Alta	Eliminar	Estabelecer comunicação efetiva entre as partes interessadas, buscar consenso, definir responsabilidades claras

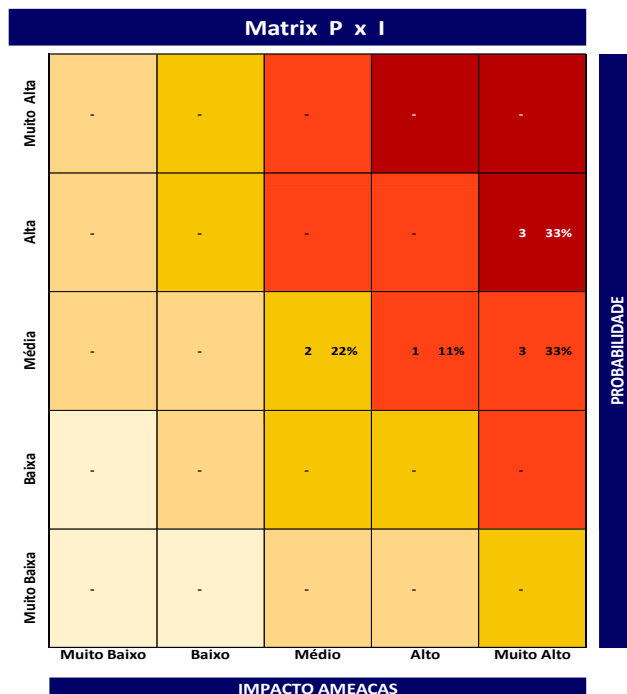
IDENTIFICAÇÃO DO RISCO						ANÁLISE QUALITATIVA DO RISCO							RANKING			ESTRATÉGIA DE RISCO		
ID	Tipo	Categoria	Título	Causa	Efeito	Ocorrência		Impactos					Relevância Impacto	PI Score	P x I	Relevância	Estratégia	Plano de Ação
						Probabilidade	Horizonte	Prazo	Custo	Qualidade	Imagem	Integrado						
R4	Ameaça	Institucional	Mudanças nas políticas públicas e regulamentações	Alterações nas leis e regulamentos governamentais, novas diretrizes do setor	Revisão do projeto, adaptação às novas exigências, atraso na execução	3	3	3	2	2	2	3,36	3	-59%	M - M	Média	Mitigar	Monitorar e antecipar as mudanças regulatórias, manter-se atualizado com as políticas públicas, realizar revisões regulares do projeto
R5	Ameaça	Financeiro	Restrições orçamentárias	Limitações financeiras, cortes de verbas, priorização de outros projetos	Redução do orçamento disponível, atraso na execução, diminuição da qualidade do projeto	4	4	3	4	5	4	5,12	5	-85%	A - MA	Muito Alta	Mitigar	Realizar uma gestão financeira eficiente, buscar fontes alternativas de financiamento, priorizar atividades críticas
R6	Ameaça	Ambiental	Atraso na obtenção de licenças e aprovações	Processos burocráticos demorados, falta de documentação adequada, exigências adicionais	Atraso na execução do projeto, custos adicionais para obtenção das licenças, impacto negativo no cronograma	3a	4	5	3	1	3	5,05	5	-75%	M - MA	Alta	Mitigar	Iniciar o processo de obtenção de licenças o mais cedo possível, garantir documentação completa e em conformidade, estabelecer comunicação efetiva com os órgãos reguladores

IDENTIFICAÇÃO DO RISCO						ANÁLISE QUALITATIVA DO RISCO							RANKING			ESTRATÉGIA DE RISCO		
ID	Tipo	Categoria	Título	Causa	Efeito	Ocorrência		Impactos					Relevância Impacto	PI Score	P x I	Relevância	Estratégia	Plano de Ação
						Probabilidade	Horizonte	Prazo	Custo	Qualidade	Imagem	Integrado						
R7	Ameaça	Ambiental	Impactos ambientais negativos	Danos ao meio ambiente, poluição, degradação de ecossistemas	Ações judiciais, multas ambientais, atrasos na execução, danos à reputação	3	3	3a	3	2	5	5,01	5	-75%	M - MA	Alta	Eliminar	Realizar estudos de impacto ambiental, adotar medidas de mitigação, cumprir as regulamentações ambientais, envolver as partes interessadas
R8	Ameaça	Social	Reações negativas da comunidade	Falta de envolvimento da comunidade no processo de planejamento, falta de transparência, percepção de impactos negativos no entorno	Protestos, ações legais, atrasos no projeto, desgaste da imagem do empreendimento	3	4	3	1	1	5	5,05	5	-75%	M - MA	Alta	Mitigar	Realizar consultas públicas, estabelecer canais de comunicação com a comunidade, fornecer informações claras sobre os benefícios do projeto, envolver a comunidade nas etapas de planejamento e tomada de decisão
R9	Ameaça	Operações	Interrupção do serviço existente durante a construção	Necessidade de fechamento parcial ou total do aeroporto durante a ampliação, problemas de logística durante a transição	Inconveniência para os passageiros, perda de receita, atraso no cronograma	3	4	3	2	2	3	4,09	4	-66%	M - A	Alta	Mitigar	Elaborar um plano de contingência para minimizar a interrupção do serviço, realizar a transição de forma planejada, comunicar antecipadamente as alterações aos usuários

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

Por fim, apresenta-se a matriz de riscos do projeto na FIGURA 11. A matriz revela que 77% dos riscos listados foram enquadrados nas categorias de alta ou muito alta relevância.

FIGURA 11: MATRIZ DE RISCO DO RISCOS DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS



Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

Diante das análises apresentadas, destacam-se os riscos mais relevantes do projeto, acompanhados das estratégias e planos de ação específicos definidos:

- R2 - Risco de instabilidade econômica e financeira: para mitigar esse risco, deverá ser realizada uma análise de viabilidade financeira abrangente, avaliando a capacidade do projeto de lidar com cenários econômicos desfavoráveis. Sugere-se avaliar o estabelecimento de parcerias público-privadas para compartilhar os riscos financeiros e buscar fontes alternativas de financiamento. Também será importante estabelecer reservas financeiras para lidar com eventualidades e otimizar o uso dos recursos disponíveis, buscando a máxima eficiência nos gastos.
- R3 - Risco de conflitos de interesse entre as partes interessadas: para eliminar esse risco, será necessário estabelecer uma comunicação efetiva entre as partes interessadas, criando canais de diálogo abertos e transparentes. É fundamental buscar o consenso entre as diferentes partes, identificando e tratando os interesses e preocupações de cada uma delas de forma equitativa. Será necessário definir de maneira clara as responsabilidades e acordos de cooperação para garantir a harmonia e a colaboração entre as partes envolvidas no projeto. Também se propõe a criação de um comitê de acompanhamento do projeto.

- R5 - Risco de restrições orçamentárias: com o intuito de mitigar esse risco, será essencial adotar uma gestão financeira eficiente, monitorando e controlando os gastos do projeto de forma rigorosa. Sugere-se buscar fontes alternativas de financiamento, como parcerias e investimentos, a fim de garantir recursos adicionais. Além disso, será necessário priorizar as atividades críticas do projeto, concentrando os recursos financeiros nas etapas mais impactantes e fundamentais.
- R6 - Risco de atraso na obtenção de licenças e aprovações: para mitigar esse risco, será necessário iniciar o processo de obtenção de licenças o mais cedo possível, a fim de garantir tempo suficiente para análises e tramitações. É indispensável assegurar que toda a documentação esteja completa e em conformidade com as exigências dos órgãos reguladores. Além disso, será essencial estabelecer uma comunicação efetiva com os órgãos responsáveis, mantendo um diálogo constante e transparente para agilizar o processo de aprovação.
- R7 - Risco de impactos ambientais negativos: com o objetivo de eliminar esse risco, devem ser realizados estudos de impacto ambiental abrangentes, avaliando os potenciais impactos do projeto no meio ambiente. Também serão necessárias medidas de mitigação para reduzir ou eliminar esses impactos, cumprindo rigorosamente as regulamentações ambientais aplicáveis. Será essencial envolver as partes interessadas, como órgãos ambientais e comunidades afetadas, garantindo sua participação e colaboração no processo de mitigação ambiental.
- R8 - Risco de reações negativas da comunidade: para mitigar esse risco, será imprescindível realizar consultas e audiências públicas, possibilitando que a comunidade participe e manifeste suas opiniões sobre o projeto. É de grande relevância providenciar canais de comunicação efetivos com a comunidade, fornecendo informações claras e transparentes sobre os benefícios do projeto. Além disso, será essencial envolver a comunidade nas etapas de planejamento e tomada de decisão, garantindo que suas preocupações sejam ouvidas e consideradas.
- R9 - Risco de interrupção do serviço existente durante a construção: para mitigar esse risco, deverá ser elaborado um plano de contingência detalhado, visando minimizar a interrupção do serviço durante a execução do projeto. Será realizada uma transição cuidadosamente planejada, garantindo que os usuários sejam informados antecipadamente sobre as alterações e que medidas adequadas sejam tomadas para mitigar os impactos. A comunicação clara e regular com os usuários será essencial para manter a confiança e minimizar os transtornos durante o período de construção.

1.12 Modelagem básica de financiamento

Nos termos da divisão de responsabilidades do Projeto Aeroporto de Feira entre os múltiplos agentes envolvidos, a parcela de financiamento mais relevante será de responsabilidade da iniciativa privada. Caberá à empresa Concessionária o aporte do capital necessário para a consecução dos principais investimentos, seja este capital proveniente de recursos próprios, na forma de integralização de capital social, ou na forma de instrumentos de dívida. As principais fontes de financiamento que poderão ser utilizadas para este empreendimento são o Banco do Nordeste do Brasil, o BNDES, as Agências de Crédito à Exportação, as Agências Multilaterais de Desenvolvimento, além das operações de financiamento via mercado de capitais.

Por sua localização e impacto sobre o desenvolvimento econômico regional, o Banco do Nordeste poderá tornar-se financiador de parte ou de toda a estrutura planejada de dívida. Para tanto, a composição do BNB poderá contar com recursos provenientes do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, FDNE. O Fundo de Desenvolvimento do Nordeste foi criado pela Medida Provisória nº 2.156-5/2001, sendo importante também a observância ao Decreto Nº 7.838/2012. O FDNE busca financiar a implantação, ampliação, modernização e diversificação da infraestrutura e serviços públicos com “grande capacidade germinativa de novos negócios e de novas atividades produtivas através do financiamento de investimentos em capital fixo na área de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em consonância com as diretrizes e prioridades definidas para o FDNE”. O foco do FDNE é estabelecido pelo Conselho Deliberativo da Sudene.

No bojo de itens financiáveis do Aeroporto de Feira de Santana estão:

- Obras preliminares e complementares;
- Obras civis
- Infraestrutura;
- Máquinas, instalações, equipamentos e aparelhos
- Veículos utilitários e embarcações;
- Móveis e utensílios;

O BNDES poderá participar da estruturação de parte ou de toda a dívida do empreendimento, seja na modalidade de “Project Finance” ou “Corporate Finance”. Para tanto, as linhas de financiamento que poderão ser utilizadas são o Financiamento de Máquinas e Equipamentos, FINAME e o FINEM. Inclui-se no rol de itens que o BNDES poderá financiar:

- Obras civis, inclusive preparatórias;
- Projetos, gerenciamento e serviços correlatos;
- Equipamentos e sistemas que atendam ao mínimo de 60% de nacionalização, conforme índices calculados de acordo com a cadeia produtiva destes equipamentos.

A terceira fonte de financiamento são as Agências de Crédito à Exportação (ACE's). Estas Agências possuem linhas de financiamento diferenciadas para a exportação, a partir do país de origem a elas vinculadas, de bens e serviços que sejam

previamente estabelecidos em uma resolução governamental. Assim, as ACE's poderão participar da parcela de estruturação do financiamento que seja vinculada à importação de equipamentos e sistemas de determinados países de origem. Por sua natureza, o projeto aeroportuário poderia contar com fomento do Japanese Bank for International Cooperation, o Korean Eximbank, o US Eximbank a Export Development Agency canadense e agências de outros países potencialmente interessados em exportar estes equipamentos para o projeto.

Por sua vez, as Agências Multilaterais de Desenvolvimento, tais como a International Financial Corporation, órgão de financiamento de agentes privados pertencente ao Grupo Banco Mundial, ou o Banco Interamericano de Desenvolvimento – Investimentos (BID Invest) terão como missão apoiar a obtenção de financiamento no exterior. Diferentemente das Agências de Crédito à Exportação ou do BNDES, as Agências Multilaterais não possuem vínculo entre o financiamento e as características do item financiado (local de produção, tipologia ou outro).

Além das operações de dívida contratual, a concessionária poderá se financiar por meio de captação de recursos via mercado, em particular por meio da emissão de debêntures incentivadas. As debêntures incentivadas, normatizadas por meio da Lei Federal Nº12.431 de 2012, permitem que as pessoas físicas ou fundos internacionais adquirentes destas debêntures sejam dispensados do recolhimento de tributos sobre os rendimentos auferidos. Este benefício fiscal torna este instrumento atrativo para compra no mercado privado, fazendo com que muitas vezes as taxas sejam mais competitivas do que as praticadas por determinadas linhas de Bancos de Desenvolvimento.

Para enquadrar-se junto a Agências de Desenvolvimento ou a Bancos Nacionais, sejam eles Bancos Comerciais ou Bancos de Desenvolvimento, o Projeto Aeroportuário de Feira de Santana deve comprovar seu impacto socioeconômico e sua virtude ambiental e sua resiliência econômica. Assim, os estudos de demanda, operação e investimentos deverão lastrear um modelo de viabilidade econômico-financeira que gere conforto aos financiadores quanto à capacidade do Projeto gerar recursos para honrar o pagamento da sua dívida.

Desta sorte, para processo de pré-análise, ou enquadramento de quaisquer uma das modalidades de dívida, a empresa Concessionária deverá apresentar:

- Elementos Técnicos:
 - Os projetos de engenharia detalhados. Para aprovação dos financiamentos a empresa Concessionária deverá apresentar o projeto básico, e para a liberação dos recursos deverá apresentar o projeto executivo.
- Elementos Ambientais
 - Os estudos de impacto ambiental do empreendimento, apontando a existência de Áreas de Proteção Ambiental, sítios arqueológicos, imóveis tombados ou outros elementos que poderão demandar atenção específica dos organismos voltados à preservação do meio ambiente, patrimônio histórico – cultural e outros elementos. O licenciamento completo do empreendimento, incluindo as licenças de cunho ambiental e as licenças de operação, incluso aquelas a serem emitidas pelos

reguladores competentes do transporte aéreo, Infraero e Anac, deverão ser apresentadas em uma segunda etapa, ao longo da fase de análise do empreendimento pelos órgãos financiadores.

- Elementos Econômico-Financeiros:
 - Sob o aspecto econômico-financeiro, a empresa concessionária deverá apresentar inicialmente o seu Quadro de Usos e Fontes pretendido para o empreendimento, de forma análoga ao quanto exposto na seção 1.13 a seguir. A comprovação de viabilidade do empreendimento, inclusive todas as premissas que versam sobre a geração de caixa, investimentos e o custeio operacional, será objeto específico a ser tratado na fase de análise do empreendimento.
- Elementos contratuais
 - Quanto aos elementos contratuais, a empresa requerente dos financiamentos deverá apresentar inicialmente o Contrato de Concessão, o Contrato de Constituição da Sociedade de Propósito Específico responsável pela execução do instrumento contratual e os comprovantes do crédito dos acionistas junto às entidades financiadoras.

De acordo com a estrutura exposta, é certo que nestas diversas modalidades de financiamento a Municipalidade não deverá ter participação ativa, tendo em vista que a operação deverá ser contratada e gerenciada pela empresa Concessionária. Contudo, a Municipalidade pode acompanhar o processo e apoiar, na medida do possível, a elaboração dos elementos acima.

Por seu turno, as atribuições da Municipalidade face ao projeto possuem características muito mais voltadas aos temas institucionais, quais sejam, acompanhar o desenvolvimento do projeto e zelar para que o interesse público seja plenamente atendido neste caso. Tais atividades, de cunho institucional, demandam recursos humanos capacitados e recursos físicos e financeiros de apoio, mas não incorporam a necessidade específica de financiamentos.

Para além dos elementos institucionais, dentre o rol de atividades atribuídas à Prefeitura estão a provisão de acesso adequado por meio da construção de viário urbano. Ainda que esta obra possa ser qualificada como uma obra de infraestrutura, seu porte relativamente diminuto não viabiliza a contratação de uma operação de financiamento específica, a menos que esta obra seja incluída em um pacote de intervenções mais amplo a ser negociado junto a entes como o BNB

Na terceira vertente, existe a possibilidade de a Prefeitura apoiar o processo de desapropriação e liberação das áreas demandadas para que o Projeto Aeroporto atinja a plenitude de seus objetivos. Esta participação poderá ter natureza pecuniária, mas não existe indício de qual seria o montante específico de participação da Prefeitura.

Assim, para as atribuições específicas da Prefeitura do Município de Feira de Santana face às necessidades do Projeto Aeroporto, é conclusão que o financiamento se dará com recursos orçamentários simples.

1.13 Formas de contratação/implementação e modelagem jurídica

O modelo já definido e contratado para a implementação e operação do Projeto Aeroporto Feira de Santana é a concessão comum. Neste modelo a empresa Concessionária contará com a Tarifa de Embarque, as demais tarifas arcadas por empresas aéreas, tais como taxa de pouso e decolagem, permanência e outras, além das receitas acessórias para o custeio dos investimentos e da operação aeroportuária.

Na configuração plena dada ao Projeto Aeroporto, estima-se que as receitas acessórias serão muitas vezes maiores do que as tradicionais receitas provenientes de locação de espaços comerciais e realização de publicidade. A parcela de logística de carga abrangida pelo empreendimento envolve a implantação e operacionalização de uma retroárea de grande porte. A retroárea, inicialmente implantada pela Concessionária, poderá ter sua infraestrutura arrendada a operadores logísticos tradicionais, que poderão ser tanto agentes de e-commerce, como a Amazon, Mercado Livre e outros, ou agentes privados responsáveis pela logística associada à produção industrial de Feira de Santana.

Em contrapartida à percepção das tarifas contratualmente estabelecidas e das receitas acessórias, a empresa Concessionária obriga-se a realizar os investimentos planejados e a operar adequadamente o Aeroporto.

No que tange às atribuições de natureza institucional e gestão da implantação das infraestruturas complementares, a Municipalidade deverá contar essencialmente com recursos internos, sendo somente as atividades convencionais de construção contratadas por meio de obra pública.

1.14 Quadro de usos de fontes

O Quadro de Usos e Fontes do Projeto de Ampliação do Aeroporto de Feira de Santana para o transporte de Passageiros e Cargas (TABELA 2), contempla a combinação de recursos privados provenientes da empresa Concessionária com recursos públicos majoritariamente provenientes do Governo do Estado da Bahia e, eventualmente, da Municipalidade de Feira de Santana.

TABELA 2: QUADRO DE USOS E FONTES DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE FEIRA DE SANTANA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

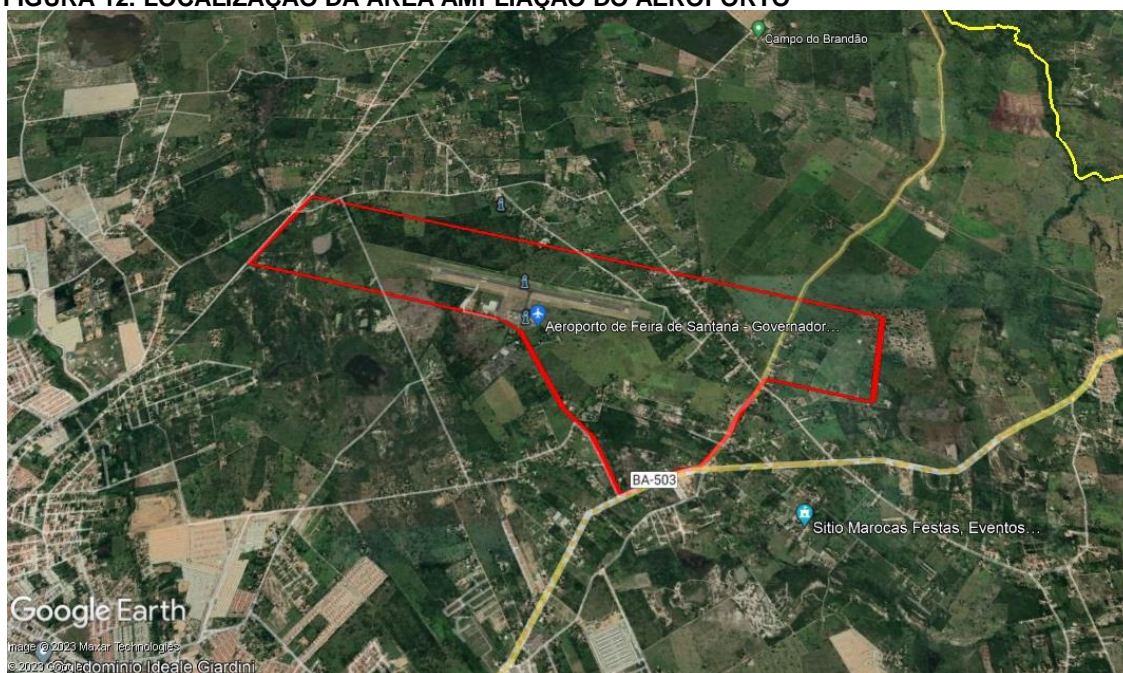
USOS	ANO 1 (R\$)	ANO 2(R\$)	ANO 3(R\$)	ANO 4(R\$)	ANO 5(R\$)	ANO 6(R\$)	ANO 7(R\$)	ANO 8(R\$)	ANO 9(R\$)	ANO 10(R\$)	CUSTO TOTAL(R\$)
Desapropriação	75.564.092,98										75.564.092,98
Elaboração do projeto		13.758.120,45	13.758.120,45								27.516.240,90
Elaboração do EIA/RIMA		1.400.000,00	1.400.000,00								2.800.000,00
Custos indiretos	13.503.303,42			23.845.334,86	23.845.334,86	23.845.334,86	2.483.174,99	2.483.174,99	2.483.174,99		98.343.044,97
Fechamento perimetral		32.760.000,00									32.760.000,00
Nova pista de pouso e decolagem (3.400m x 75m)				28.878.750,00	28.878.750,00	28.878.750,00	28.878.750,00				115.515.000,00
Adequação de pátio de aeronaves				9.093.975,00	9.093.975,00	9.093.975,00	9.093.975,00				36.375.900,00
Construção de novo terminal de passageiros				62.105.625,00	62.105.625,00	62.105.625,00	62.105.625,00				248.422.500,00
Construção de terminal de carga				35.347.812,50	35.347.812,50	35.347.812,50	35.347.812,50				141.391.250,00
Adequação da pista de taxejamento (4090 m x 45 m)							10.421.831,25	10.421.831,25	10.421.831,25	10.421.831,25	41.687.325,00
Ampliação da SESCINC							5.460.000,00	5.460.000,00	5.460.000,00		16.380.000,00
Instalação de sistema de auxílio à navegação									6.432.889,50	6.432.889,50	12.865.779,00
TOTAL DE USOS	102.825.516,85	47.918.120,45	15.158.120,45	204.413.551,53	204.413.551,53	204.413.551,53	24.568.949,99	24.568.949,99	22.811.839,49	16.854.720,75	849.621.132,85
FONTES	ANO 1 (R\$)	ANO 2(R\$)	ANO 3(R\$)	ANO 4(R\$)	ANO 5(R\$)	ANO 6(R\$)	ANO 7(R\$)	ANO 8(R\$)	ANO 9(R\$)	ANO 10(R\$)	CUSTO TOTAL(R\$)
Capital Próprio Acionistas	13.503.303,42	9.583.624,09	3.031.624,09	36.632.444,39	36.632.444,39	36.632.444,39	35.820.791,73	4.063.282,05	6.152.338,94	4.045.132,98	186.097.430,47
Financiamento junto a Bancos de Desenvolvimento	75.564.092,98	38.334.496,36	12.126.496,36	109.897.333,18	109.897.333,18	109.897.333,18	107.462.375,19	16.253.128,19	15.782.086,85	8.258.813,17	603.473.488,64
Financiamento junto Agências Multilaterais de Desenvolvimento ou Crédito à Exportação				12.741.719,79	12.741.719,79	12.741.719,79	12.459.405,82		5.082.366,95	4.550.774,60	60.317.706,74
TOTAL DE FONTES	89.067.396,40	47.918.120,45	15.158.120,45	159.271.497,36	159.271.497,36	159.271.497,36	155.742.572,74	20.316.410,24	27.016.792,74	16.854.720,75	849.888.625,85

Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

1.15 Licenciamento ambiental

Foram consideradas as seguintes estruturas para ampliação do Aeroporto: a construção de uma nova pista de pousos e decolagens com capacidade para grandes aeronaves de passageiros e cargas, a transformação da pista atual em uma pista de taxiamento, bem como de novas estruturas de hangaragem, pátios, terminais de passageiros e cargas, além de retroárea para operações logísticas, vocação de Feira de Santana, totalizando uma área de 4.317.948,17m².

FIGURA 12: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO



Fonte: GoogleEarth, 2023.

De acordo com o Decreto nº 14.024/2012 e Decreto Nº 18218 de 26/01/2018, o empreendimento, com essas características, está enquadrado como Classe 5, Médio Porte (aproximadamente 431ha) e alto potencial poluidor (QUADRO 8), objeto de licenciamento ambiental obedecendo as etapas de LP, LI e LO, antecedido de Estudo Ambiental para Atividades de Médio Impacto – EMI. No entanto, conforme Resolução nº 470, de 27 de agosto de 2015, a ampliação do empreendimento poderá ser sujeito a reclassificação para a Classe 6, com exigência da apresentação do EIA/RIMA, sempre que implicar em: localizar em zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, implicar em corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, sobreposição com áreas regulares de pouso, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias e sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção ou por decisão do órgão ambiental.

QUADRO 8: CLASSIFICAÇÃO DO PORTE DA OBRA DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO

Código	Tipologia	Unidade de Medida	Porte	Potencial Poluidor	Classe (*)
F1.6	Aeroportos	Área Total construída (ha)	Pequeno < 100 Médio > = 100 < 500 Grande > = 500	A	5

*Conforme Decreto nº 14.024/2012 e Decreto nº Decreto Nº 18218 de 26/01/2018.
Fonte: Consórcio Concremat-Tese, 2023.

De acordo com a Portaria 11.292/2016, tanto os empreendimentos de classe 5 e classe 6 deverão ser elaborados conforme Termo de Referência, fornecido pelo INEMA, e acompanhados das devidas Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs), ou equivalente, dos profissionais responsáveis pela sua elaboração, com o registro no competente conselho de classe.