



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Objeto: Concessão de uso de bem público com obrigação de prestação de serviços de Gestão, Manutenção, Operação e Exploração do Aeroporto Internacional de Porto Seguro.

INFORMAÇÕES BÁSICAS DO DOCUMENTO

Número do Processo Administrativo: 024.2057.2026.0000185-74

NECESSIDADE

2.1 Descrição da Necessidade

O Aeroporto Internacional de Porto Seguro é o segundo maior aeroporto do Estado da Bahia e o quinto maior da Região Nordeste, desempenhando papel estratégico na logística aérea regional, no turismo nacional e internacional e na dinâmica econômica do extremo sul do Estado. Em 2024, o movimento de passageiros atingiu nível recorde, aproximando a marca de 2,5 milhões de pessoas. Trata-se de infraestrutura aeroportuária de âmbito internacional, submetida a rigorosos requisitos regulatórios, operacionais, aduaneiros e de segurança, o que impõe elevado grau de responsabilidade técnica e administrativa na definição de seu modelo de exploração.

Atualmente, o referido aeroporto é operado pela empresa **SOCICAM Infraestrutura e Participações Ltda.**, por meio do **Contrato Emergencial nº 001/2025**, cuja vigência se encerra em **27 de janeiro de 2026**. A proximidade do término contratual evidencia risco concreto e iminente de descontinuidade da prestação de serviço público essencial, com potencial comprometimento da segurança operacional, da regularidade dos voos, da economia local, da manutenção das autorizações regulatórias e do interesse público primário. **Some-se a isso** o fato de que este período do ano corresponde ao pico de demanda do Aeroporto, em razão das férias escolares e do Carnaval. Nos meses de janeiro e fevereiro, o fluxo de passageiros representa mais de 20% do movimento anual, com a recepção de mais de 500 mil turistas.

A Administração Pública, ciente da excepcionalidade e da transitoriedade da contratação emergencial, iniciou de forma tempestiva os estudos e as providências necessárias à estruturação da concessão definitiva do Aeroporto de Porto Seguro, em conjunto com outros aeroportos regionais. A modelagem de concessão aeroportuária, especialmente envolvendo aeroporto internacional de grande porte e alta complexidade, demanda análise técnica aprofundada e integrada de múltiplas variáveis, tais como fluxo de passageiros, movimentação de aeronaves, receitas tarifárias e não tarifárias, custos operacionais, sazonalidade turística, impactos regulatórios e obrigações decorrentes da atuação de órgãos federais, como a Receita Federal do Brasil, Polícia Federal, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC.

Nesse contexto, mostrou-se tecnicamente indispensável aguardar a consolidação de dados empíricos mínimos de operação sob o novo arranjo emergencial, abrangendo períodos de baixa e alta estação, a fim de evitar distorções relevantes na projeção de demanda e na estruturação

econômico-financeira da concessão. Tal cautela teve por finalidade mitigar riscos de sub ou superdimensionamento do ativo, inadequação dos parâmetros econômico-financeiros e eventual insucesso do certame licitatório.

Somente após o transcurso dos primeiros seis meses de operação efetiva do contrato emergencial, compreendidos entre fevereiro e julho de 2025, foi possível obter dados consistentes para subsidiar os estudos técnicos. A partir desses elementos, foram elaborados os documentos necessários à instrução do procedimento licitatório, o qual foi formalmente instaurado em **setembro de 2025**, por meio do Processo SEI nº **024.2057.2025.0009236-24**, tendo sido submetido à análise da Procuradoria Geral do Estado, que se manifestou favoravelmente por meio do **Parecer PGE-GAB-LRC-074-2025**, cujas recomendações foram integralmente observadas por esta Secretaria.

Cumprir destacar que a exploração de aeródromos civis públicos, por meio de concessão, dispõe de regulação e normas específicas, sendo condicionada, antes da publicação do edital, à conclusão de todas as etapas previstas no Decreto Federal nº 7.624/2011, sendo dentre elas (i) prévia e expressa anuência da Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC; (ii) consulta ao Ministério da Defesa sobre eventual interesse militar nos aeródromos a serem concedidos e sobre controle do espaço aéreo, indicando, caso necessário, as restrições a serem incluídas no edital e no contrato; e (iii) realização de audiência e consulta pública do Edital de Licitação e Anexos. Em atendimento a tais exigências, a SEINFRA realizou Consulta Pública entre os dias 10/10/2025 e 24/10/2025, Audiência Pública no dia 29/10/2025, e encaminhou o pedido formal de anuência por meio do **Ofício DTE nº 106/2025**, protocolado em **5 de novembro de 2025**, sem que, até o presente momento, tenha havido manifestação conclusiva por parte do órgão federal competente (SAC e Ministério da Defesa), circunstâncias alheias à vontade e ao controle da Administração Estadual.

Dessa forma, resta evidenciado que o lapso temporal entre a assunção da gestão aeroportuária e a deflagração da licitação definitiva não decorreu de inércia administrativa, mas da observância aos princípios da eficiência, da segurança jurídica, da motivação dos atos administrativos e da boa governança pública, compatíveis com a elevada complexidade e a relevância institucional do Aeroporto Internacional de Porto Seguro, bem como das normas vigentes.

Considerando, portanto, a iminência do término do contrato vigente, a inexistência de prorrogação juridicamente admissível, a incapacidade técnica e de pessoal do Governo do Estado da Bahia para a imediata assunção das operações, a pendência de anuência federal indispensável à conclusão do certame definitivo e o risco concreto de paralisação de serviço público essencial durante a alta temporada turística na região, resta caracterizada a situação emergencial prevista no art. 75, inciso VIII, da Lei nº 14.133/2021, notadamente para assegurar a continuidade de serviço público essencial. Nesse contexto, a Secretaria de Infraestrutura, por meio do Processo SEI nº 024.2057.2025.0012994-10, formulou consulta formal à Procuradoria Geral do Estado, a qual, após análise, manifestou-se pela necessidade de contratação direta, em razão da proximidade do término da vigência contratual (27 de janeiro de 2026), circunstância que compromete a continuidade do serviço público, bem como a segurança de pessoas, serviços, equipamentos e bens, especialmente considerando que o Aeroporto de Porto Seguro é o segundo maior do Estado da Bahia e o quinto maior da Região Nordeste, desempenhando papel estratégico na logística aérea regional e no turismo nacional e internacional.

Nesse cenário, a contratação direta por dispensa emergencial mostra-se medida necessária, adequada e proporcional para assegurar a continuidade da operação aeroportuária, possuindo caráter estritamente transitório, limitada ao prazo máximo legal e condicionada à conclusão do procedimento licitatório regular, em consonância com os princípios da continuidade do serviço público, da eficiência administrativa e da supremacia do interesse público.

2.2 Área Requisitante

Superintendência de Infraestrutura de Transporte - SEINFRA/GAB/SIT.

2.3. Descrição dos Requisitos da Contratação

Para atender as necessidades do órgão requisitante, deverá ser atendido, no mínimo:

- Atendimento de práticas sustentáveis;
- Prévia experiência na gestão, manutenção e operação de aeródromos públicos;
- Demonstração de capacidade econômico-financeira de prestar os serviços;
- Atendimento de todas as normas legais, regulatórias e técnicas do setor aéreo e aeroportuário, notadamente as expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, pela Secretaria de Aviação Civil – SAC e Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

3. SOLUÇÃO

3.1 Levantamento de Mercado

Considerando a urgência do tema, foi realizado o levantamento de mercado visando buscar a melhor solução para o problema existente, sendo estudados processos de contratações semelhantes feitas por este e outros órgãos, por meio de consultas a outras experiências.

A prestação de serviços de gestão, manutenção, operação e exploração pode ser desempenhada de múltiplas formas.

Solução 1. Execução pelo próprio ente. Uma das soluções de mercado seria a própria execução pelo ente estadual. Neste caso, utiliza-se pessoal da administração pública direta ou atribui-se as obrigações a entidade da administração indireta capaz de executar o objeto.

Solução 2. Concessão/PPP de longo prazo. Trata-se de modalidade de delegação de serviço público quando se tem como objeto da imposição de realização de vultuosos investimentos pelo concessionário. Atualmente é a modalidade mais comum para prestação de serviços públicos de infraestrutura.

Solução 3. Contrato de prestação de serviços com dedicação exclusiva de mão de obra. Trata-se de contratação de serviços contínuos em que os empregados do contratado fiquem à disposição nas dependências do contratante para a prestação dos serviços, o contratado não compartilhe os recursos humanos e materiais disponíveis de uma contratação para execução simultânea de outros contratos, o contratado possibilite a fiscalização pelo contratante quanto à distribuição, controle e supervisão dos recursos humanos alocados aos seus contratos.

Solução 4. Contrato de concessão de curto prazo. Trata-se de modelo contratual utilizado durante período de transição entre uma concessão/PPP de longo prazo e outro contrato de concessão/PPP de longo prazo quando não é possível prorrogar o contrato atual, quando o serviço não pode ser paralisado e não há tempo hábil para a estruturação de um contrato de longo prazo. Nessas situações **não** se espera que o concessionário realize grandes investimentos, sendo incumbido apenas de manter a gestão, operação e manutenção do ativo de acordo com os padrões regulatórios e contratuais e sendo remunerado exclusivamente pelas receitas advindas da operação, sem qualquer participação financeira do Estado.

Ao observar as soluções postas, ponderando-se os encargos de cada uma delas, assim como os preceitos legais implícitos em cada uma das opções, entende-se como formato mais adequado o apresentado pela **solução 4 com dispensa de licitação**.

A Solução 1 é inviável por falta de estrutura para tanto. A administração direta não possui pessoal para executar os serviços e não há entidade da administração indireta com especialização para a finalidade que se busca. Assim, a solução acarretaria morosidade e ineficiência da política pública.

Em relação à Solução 2, não há prazo suficiente para modelagem de concessão ou PPP de longo prazo. Além disso, essa espécie contratual é utilizada para situações em que se espera do contratado a realização de amplos investimentos. No caso em tela, busca-se apenas a prestação de serviços de gestão e operação, não sendo necessária a realização de investimentos vultuosos como a reforma de terminais, expansão de pistas de pouso e decolagem etc.

O contratado, portanto, terá como incumbência a operação e manutenção ordinária do aeródromo enquanto o Estado da Bahia estrutura nova concessão ou PPP.

A Solução 3 não se adéqua à dinâmica que será estabelecida na gestão do contrato. O Aeroporto de Porto Seguro é superavitário, sendo fundamental que a remuneração do operador ocorra através das tarifas e receitas não-tarifárias advindas da exploração do ativo. Não há justificativa para que um aeroporto rentável seja operado através de um contrato de prestação de serviços em que o Estado pagaria valores ao contratado.

A Solução 4, portanto, é a que melhor atende a necessidade pública, considerando as limitações impostas. Como dito, o Aeroporto de Porto Seguro é rentável e se encontra em plena operação. No curto prazo – 1 ano – não serão necessários novos investimentos relevantes. Ademais, é economicamente possível que o concessionário pague outorgas periódicas ao concedente.

Consigne-se que a não celebração de contrato para gestão e operação do Aeroporto Internacional de Porto Seguro trará prejuízos significativos para a população, sendo fundamental a contratação para garantir atendimento do interesse público, diante da necessidade premente de garantir a continuidade e segurança das operações aeroportuárias, bem como assegurar a prestação de serviços com qualidade e eficiência para os usuários e demais envolvidos.

3.2 Descrição da solução como um todo

A gestão do Aeroporto será feita considerando a operação de aviação geral/executiva e comercial regular, por 12 horas diárias em todos os dias da semana com atendimento sob demanda para 24 horas. A administração se dará em 84h semanais, em horário comercial.

A gestão administrativa e operacional visa o gerenciamento das tarefas de rotina essenciais ao funcionamento do aeródromo, bem como o atendimento dos requisitos normativos constantes na legislação, regulamentos, normatizações nacionais e internacionais, no que couber, relativos à aviação civil, à infraestrutura e à segurança operacional/aeroportuária.

Os serviços de gestão administrativa e operacional do Aeroporto serão realizados de forma contínua e ininterrupta, sendo apurados mensalmente, mediante apresentação da documentação comprobatória.

ESPECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.2.1 DO ESCOPO

3.2.1.1 Diagnóstico Situacional

3.2.1.2 Realização de Diagnóstico Situacional a fim de avaliar a situação atual do Aeródromo, podendo incluir análises de ordem operacional, de manutenção, de segurança aeroportuária e ambiental, conforme a necessidade e a critério da Contratante, de modo a subsidiar ações de planejamento para o desenvolvimento do aeródromo.

3.2.1.3 Inscrição/Alteração Cadastral

a. Preenchimento e elaboração da documentação concernente à inscrição ou alteração cadastral, quando aplicável, nos termos da Instrução do Comando da Aeronáutica - ICA 11-3;

- b. Preenchimento e elaboração da documentação concernente à inscrição ou alteração cadastral, quando aplicável, nos termos da Portaria ANAC no 1.227/SIA, de 30 de julho de 2010;
- c. Serviços sob acionamento:
 - c. 1 Atualização de Plano Diretor - PDIR; c2. Atualização de Plano Básico de Zoneamento de Ruído — PBZR.

3.2.1.4 Administração Aeroportuária

- a. Limpeza e Conservação de áreas comuns do aeroporto;
- b. Aquisição de equipamentos e contratação de serviços;
- c. Viatura para Inspeções Aeroportuárias.

3.2.1.5 Serviços Comerciais

- a. Gestão dos contratos comerciais;
- b. Comercialização de áreas internas:
 - b.1 Definição do MIX comercial;
 - b.2 Definição do Plano geral de mídia (publicidade) para Terminal de Passageiros;
 - b.3 Precificação.
- c. Comercialização de áreas externas (desenvolvimento e prospecção das áreas externas);
- d. Comercialização da utilização da infraestrutura de Telecomunicações;
- e. Ações de marketing, a critério da contratada, para alavancar negócios comerciais (custos com folders, banners, veiculação em mídias, etc.);

NOTAS:

- i. Os contratos de concessão de uso de área preexistentes, se for o caso, deverão ser sub-rogados para gestão comercial da CONTRATADA, que passará a agir de pleno direito, para o fiel cumprimento dos preceitos e obrigações pactuados.
- iii. Caso o prazo de vigência de contratos de concessão de uso de área firmados pela CONTRATADA ultrapasse o prazo deste contrato, o CONTRATANTE sub-rogar-se-á nos direitos e obrigações da CONTRATADA.

3.2.1.6 Serviços Financeiros

- a. Gestão Financeira;
 - a.1 Operacional - Sistema Unificado de Cobrança de Tarifas Aeroportuárias (SUCOTAP): A CONTRATADA deverá:
 - a.1.1. Realizar o faturamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas aeroportuárias, observando as normas que regulam a sistemática de cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Pouso, Permanência, Conexão e Embarque, bem como aplicando os valores fixados pelo delegatário do aeródromo (CONTRATANTE), para essas Tarifas
 - a.1.2 Fornecer relatórios para contabilização, conferência das tarifas, acompanhamento e controle, relativos aos movimentos do Aeroporto.
 - a2. Comercial (Dados de entrada, Faturamento e Cobrança);
 - a3. Cobrança de Inadimplência: Processo de gestão de contas a receber, envolvendo as atividades de cobrança dos débitos.
- b. Seguro de Responsabilidade Civil.

NOTAS:

- i. O Seguro de Responsabilidade Civil (RC) será contratado em até 30 (trinta) dias, a partir da data de assinatura do contrato.

3.2.1.7 Operação

- a. Regulação (Conjunto de normas que permitem alcançar a conformidade continuada);
- b. Interlocução (interação com os entes dos processadores aeroportuários e aviação);
- c. Fiscalização operacional (lado terra e lado ar), incluindo Declaração de Capacidade Operacional (parecer técnico de disponibilidade da infraestrutura aeroportuária) e Relatório de

Demanda por Transporte Aéreo — RDTA, quando aplicável;

d. Vistoria e Inspeções (obstáculos e inspeções aleatórias e periódicas especiais e por solicitação do órgão de serviço de tráfego aéreo);

d. Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional — SGSO - implantação (desenvolvimento, operacionalização, treinamento e registros necessários à implantação do SGSO), conforme requisitos regulamentares aplicáveis;

e. Elaboração do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), quando aplicável;

f. Análise dos Planos de Zona de Proteção, Obstáculos, Notificações e Efeitos Adversos no processo:

f.1 Gestão com o operador/cliente e Elaboração do Estudo Aeronáutico, quando aplicável;

f.2 Responsabilidade técnica pela elaboração do Estudo Aeronáutico;

f.3 Gestão junto aos Operadores Aéreos e operadores locais do aeroporto para análise de risco por parte de possíveis mudanças das operações no aeroporto e junto às Autoridades, Órgãos e Empresas locais, se necessário;

f.4 Assessoria ao Operador do Aeródromo (Contratante) na intermediação junto ao Município e Órgão Regional.

NOTAS:

i. Os treinamentos obrigatórios e atualizações fazem parte do currículo dos empregados da Contratada e de suas contratadas que laborarão no aeroporto.

3.2.1.8 Segurança Aeroportuária

a. Elaboração do Programa de Segurança Aeroportuária — PSA, quando aplicável;

b. Elaboração do Programa de Emergência em Aeródromo - PLEM e Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição da Pista - PRAI;

c. Serviço de Proteção à Aviação Civil - APAC's (controle de acesso e inspeção) - H6 - turno de 6 horas:

c.1 Equipe com capacidade máxima de processamento de até 140 - cento e quarenta - passageiros por hora.

d. Serviço de Vigilância Patrimonial Armada (H24 - turno de 24 horas):

d.1 Controle de acesso de veículos, proteção patrimonial, rondas.

e. Serviço de Vigilância Patrimonial Desarmada (H12 - turno de 12 horas):

e.1. Controle de acesso ao Terminal de Passageiros, proteção patrimonial e atendimento ao público.

NOTAS:

i. O quantitativo de postos de serviços de proteção da aviação civil poderá sofrer alteração em função da aprovação de novos voos e/ou alteração dos horários das operações, podendo ensejar a necessidade de aditivo contratual;

ii. O quantitativo de postos de vigilância poderá sofrer alteração em função da identificação de ameaças, vulnerabilidades e nível de exposição das operações em âmbito local, podendo ensejar a necessidade de aditivo contratual.

3.2.1.9 Manutenção

a. Gerenciamento dos ativos do aeroporto por meio do Sistema de Gestão de Ativos do Aeroporto;

b. Os serviços de manutenção preventiva em áreas verdes, sistemas civis e sistemas elétricos serão realizados considerando as rotinas e periodicidades contidas nas Instruções Técnicas de Manutenção — ITM especificadas nos Procedimentos da ANAC, devendo ser realizado, quando necessário, as respectivas manutenções corretivas visando restabelecer as condições de operacionalidade conforme concebido, excluindo o fornecimento de material técnico ou a contratação de máquinas e equipamentos não previstos, salvo quando atendidos pelo dispositivo constante na alínea "h.3" deste item, que serão cobrados em medição específica;

c. Prestação dos serviços de manutenção preventiva dos sistemas de áreas verdes, predial e elétrica, incluindo análise da qualidade da água;

- d. Prestação dos serviços de conservação dos sistemas de drenagem, como: limpeza e remoção de detritos das valas de drenagem, que possam dificultar o escoamento, conservação das bocas dos drenos e bueiros;
- e. Prestação dos serviços de manutenção preventiva nos sistemas eletromecânicos como: climatização (incluindo a análise da qualidade do ar);
- f. Prestação dos serviços de manutenção preventiva nos sistemas eletrônicos: IBP (pórticos e raios-x);
- g. Prestação dos serviços de manutenção preventiva nos sistemas especializados: sistemas de auxílios visuais (farol de aeródromo, PAPI, balizamento noturno e biruta iluminada), NDB, aterramento; no sistema elétrico (KF, quadros, painéis) e Grupo(s) gerador(es);
- h. Serviços sob acionamento:
 - h.1 Prestação dos serviços de manutenção corretiva nos sistemas correspondentes aos subitens "d", "e", "T" e "g" serão sob acionamento, sem sobressalente técnico, excluindo o fornecimento de material técnico ou a contratação de máquinas e equipamentos não previstos visando restabelecer as condições de operacionalidade conforme concebido, salvo quando atendidos pelo dispositivo constante na alínea i deste item, que serão cobrados em medição específica;
 - h.2 Ações de pavimentos, sob acionamento, como: medição de atrito, medição de macrotextura, Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários (SGPA), Sistema de Gerenciamento de Sinalização Horizontal (SGSH), remoção de borracha e contaminantes e levantamento de Irregularidade Longitudinal (IRI)•,
 - h.3 Materiais técnicos sobressalentes e serviços técnicos emergenciais para restabelecimento da operacionalidade do aeródromo estarão contemplados e poderão ser acionados, sob demanda, até o limite percentual definido no contrato.

NOTAS:

- i. Premissa que todos os equipamentos objeto da prestação de serviços estejam em condições operacionais - em caso de inoperância, o plano de manutenção será retomado após o restabelecimento pelo Contratado;
- ii. Será realizado atendimento inicial por equipe especializada a fim de avaliação das condições operacionais dos equipamentos e sistemas. Com base nessa avaliação, será apresentado relatório das condições operacionais, contendo proposta de melhorias, eventuais necessidades de investimentos pela Contratada e proposta de Plano de Manutenção Preventiva;
- iii. Os serviços de SGPA, SGSH, medição de atrito e macrotextura, Remoção de Borracha e contaminantes e medição de IRI serão realizados exclusivamente por equipes designadas pela Contratada nas frequências definidas na legislação vigente;
- iv. SGPA: escopo — inspeção visual segundo a metodologia do PCI e elaboração de relatório técnico conforme previsto na Instrução Suplementar IS 153.203-001 da ANAC; SGSH: escopo — inspeção visual, medição da retrorrefletância das sinalizações horizontais e elaboração de relatório técnico segundo a metodologia definida pela ANAC;
- v. O serviço de Remoção de Borracha somente será executado de acordo com a necessidade por conta da Contratada, caso a Medição de Atrito e Macrotextura aponte a necessidade;
- vi. O serviço medição de irregularidade longitudinal (IRI) poderá ser acionado caso haja a necessidade de realizar o monitoramento dessa condição do pavimento da pista de pouso e decolagem, em conformidade com o previsto no item 153.205(f) do RBAC 153 (Emenda 06) da ANAC;
- vii. O serviço de medição de atrito e macrotextura — executado de acordo com os procedimentos previstos no RBAC 153 (Emenda 06) e na Instrução Suplementar IS 153.205-001B da ANAC;
- x. A análise da qualidade da água visa atender a RDC NO 91, DE 30 DE JUNHO DE 2016, que dispõe sobre as Boas Práticas para o Sistema de Abastecimento de Água ou Solução Alternativa Coletiva de Abastecimento de Água em Portos, Aeroportos e Passagens de Fronteiras; A análise da qualidade do ar visa atender a RDC N O 09, DE 16 DE JANEIRO DE 2003, que dispõe sobre as Padrões Referenciais de Qualidade do Ar Interior, em ambientes climatizados artificialmente de uso público e coletivo;
- xi. Para o cálculo dos valores das manutenções corretivas será realizado diagnóstico específico

conforme necessidade. Os quantitativos de diárias e mobilizações serão em conformidade com a necessidade apontada em cada diagnóstico, sempre por conta da Contratada.

xii. Caso o terminal de passageiros disponha dos sistemas de STVV (sistema Circuito Fechado de Televisão e vigilância) e SISOM (sistema de sonorização ambiente de terminais de passageiros e salas de embarque e desembarque), tais sistemas farão parte do escopo, incluindo rotinas preventivas de manutenção nesses dois sistemas

3.2.1.10. Tecnologia da Informação

- a. Serviço de rede telemática local;
- b. Serviço de telefonia móvel;
- c. Serviço de Link de Internet;
- d. Serviço de atendimento ao cliente de TI;
- e. Serviço de impressão;
- f. Equipamentos de TI para atender os sistemas informativos de voos;
- g. Sistemas aeroportuários (SISO — Sistema Integrado de Soluções Operacionais, SIV - Sistema Informativo de Voos e SICOA - Sistema de Identificação e Controle de Acesso (Credenciamento)).

3.2.2 RESPONSABILIDADES ADICIONAIS DA CONTRATADA

3.2.2.1 Administração Aeroportuária

- a. Equipamentos acessórios: longarinas, bebedouros, balcões de check-in e demais itens de mobiliário;
- b. Despesas relativas aos serviços de Energia Elétrica, Água e Saneamento, Coleta de Lixo, Telefonia Fixa;
- c. Veículos Operacionais;
- d. Limpeza das fachadas de vidro;
- e. Pagamento de taxas, emolumentos de órgãos de controle como ANAC e DECEA, bem como de demais órgão da administração pública federal, estadual e municipal;
- f. Contratação de outros Seguros não contidos no escopo Proposta Comercial.

3.2.2.2 Segurança Aeroportuária

- a. Verificar e atestar ou modificar do Plano Contraincêndio de Aeródromo – PCINC existente;
- b. Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC é de responsabilidade do Corpo de Bombeiros, não constituindo responsabilidade da Contratada;
- c. O pagamento de taxa junto à ANAC para aprovação do PSA.

3.2.2.3 Manutenção

- a. Quaisquer intervenções em:
 - a.1 Sistemas eletromecânicos: esteiras de bagagem (embarque e/ou desembarque), elevadores, escadas rolantes e pontes de embarque;
 - a.2 Sistemas eletrônicos: Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio (SDAI); portas automáticas; balanças check-in;
 - a.3 Sistemas mecânicos: sistema de combate a incêndio predial; carros contraincêndio são de responsabilidade do Corpo de Bombeiros da Bahia;
 - a.4 Sistemas especializados: equipamentos de EPTA (VHF, EMS e Gravador); sistema de auxílios à navegação aérea (NDB/VOWDME);
- b. Treinamentos de manutenção, operação e transporte/remanejamento de equipamentos;
- c. Não estão incluídas ações de recuperação da infraestrutura e/ou alterações de projetos para quaisquer dos sistemas elencados em escopo.

3.2.2.4 Meio Ambiente

- a. Elaboração de quaisquer estudos ambientais relacionados ao licenciamento ambiental ou relacionados à gestão ambiental e sanitária do aeroporto;
- b. Correção de passivos ambientais eventualmente identificados no sítio aeroportuário que demandem investimento que não dependem única e exclusivamente de ações de gestão

operacional;

c. Protocolo físico de documentos e processos in loco;

d. Ações relacionadas ao licenciamento ambiental do aeroporto ou de obras, quando aplicável;

e. Atendimento das Condicionantes de Licença de Operação ou Instalação que envolvam elaboração de estudos específicos ou investimento;

f. Serviços técnicos específicos de Gestão Ambiental (Fauna, Resíduos Sólidos, Recursos Hídricos, Sanitários, Conformidade Ambiental, Ruído, Emissões, Solos, etc);

g. Execução de ações contínuas que são atribuições da equipe permanente do aeroporto/EPTA/SESCINC não são de responsabilidade da Contratada

h. Interface com o órgão ambiental e orientações ao cliente em relação aos elementos obrigatórios de gestão ambiental do aeroporto: Termos de Referência para e Orçamento para contratação por parte do cliente de Estudos ou Serviços ambientais;

i. Vistorias ou fiscalização presencial;

j. Desembolsos de quaisquer naturezas que não estejam explícitos no escopo;

k. Pagamento de taxas de quaisquer naturezas.

*O fornecimento, instalação e manutenção de equipamentos, mobiliários, hardwares, softwares, auxílios visuais e de apoio à navegação aérea, rádios, monitores, telefones, climatização, sistemas de gravação e demais itens necessários e/ou obrigatórios para a Operação do EPTA não são escopo deste serviço.

3.3. Estimativa de quantidades e valor estimado do contrato

A contratada não será remunerada pelo Estado. A remuneração advirá exclusivamente das receitas tarifárias e não-tarifárias (alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados) geradas pelo aeroporto.

Ao contrário, por se tratar de Aeroporto superavitário, a contratada pagará valores mensais ao Estado, seguindo o padrão de valores já pagos pela atual operadora do Aeroporto Internacional de Porto Seguro, conforme relatório de outorga anexo.

O valor estimado da receita a ser auferida na operação do aeroporto no prazo de 12 (doze) meses é de R\$ 28.500.000,00 (vinte e oito milhões e cinquenta mil reais), com base nos valores fornecidos pela empresa SOCICAM, atual concessionária.

O quantitativo de movimentação de passageiro do aeroporto, no período de 2021 à 2025, segue anexo a este ETP.

3.4. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

No caso em tela não seria tecnicamente possível a realização do parcelamento, haja vista que os serviços serão prestados sobre uma infraestrutura aeroportuária única.

Logo, para a solução em questão não será adotada o parcelamento haja vista que adoção de um operador único responsável por todos os serviços necessários para a gestão e operação de um sítio aeroportuário proporciona sinergias e ganho de escala e escopo, sob o ponto de vista do emprego de recursos humanos.

Além disso, a segregação dos serviços necessários – que são complementares – geraria dificuldade de controle por parte do órgão requisitante, reduzindo a eficácia e eficiência da contratação. Por essas razões, o parcelamento colocaria em risco a celeridade processual e comprometeria uma contratação vantajosa.

Ademais, o parcelamento da contratação aumentaria os valores de mobilização e desmobilização,

tornando os serviços mais onerosos.

Por fim, lidar com um único prestador diminui o custo administrativo de gerenciamento de todo o processo de contratação.

Pelas razões expostas, a contratação não será parcelada, por não ser vantajoso para a administração e por representar possível prejuízo ao conjunto do objeto a ser contratado.

3.5 Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Contrato de Concessão Remunerada de Uso de Bem Público nº 001/2025-SEINFRA.

3.6 Demonstração de previsão da contratação no planejamento da Administração

A presente contratação ainda não está incluída no Plano de Contratações Anual em virtude do PCA não ter sido realizado para o exercício de 2026 pelo Estado da Bahia, por ser um artefato de caráter “preferencial” e não obrigatório, conforme o art. 12, inciso VII da Lei nº 14.133/2021.

4. PLANEJAMENTO

4.1 Resultados pretendidos

Objetiva-se a implantação de uma gestão eficiente para a Operação, Manutenção, Administração e Exploração Comercial do Aeroporto de Porto Seguro – Bahia, de forma que seja assegurado aos usuários segurança e uma prestação de serviço adequada.

4.2 Providências a serem Adotadas

Trata-se de contratação realizada habitualmente na SEINFRA-BA desde sua criação, não havendo no momento, necessidade de adequação do ambiente do órgão.

4.3 Possíveis Impactos Ambientais

Dada a natureza do objeto que se pretende adquirir, não se verifica impactos ambientais relevantes, sendo necessário tão somente que a licitante atenda aos critérios e política de sustentabilidade ambiental já adotados pela Secretaria de Infraestrutura.

Apesar disso, caberá à contratada atender a exigências ambientais eventualmente requeridas pelos órgãos competentes, bem como respeitadas as normas legais, regulatórias e técnicas Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, pela Secretaria de Aviação Civil – SAC e Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

5. VIABILIDADE

5.1 Declaração de Viabilidade/Inviabilidade

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação da solução descrita se mostra possível tecnicamente e fundamentadamente necessária.

As experiências pretéritas indicam que a solução 4, descrita no item 3.1, apresenta viabilidade e

alta probabilidade de alcance dos resultados pretendidos. A SEINFRA, através da SIT, não possui em seu quadro de servidores profissionais habilitados, em quantitativo suficiente, para a execução do serviço em questão, de modo que para suprir tal necessidade torna-se imprescindível a contratação de empresa especializada, para atendimento da demanda exarada.

Diante do exposto, declara-se ser viável a contratação pretendida.

IDENTIFICAÇÃO

Ricardo Pedrosa Martins

Diretor da DPPE

Secretaria de Infraestrutura da Bahia - SEINFRA



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Pedrosa Martins, Diretor**, em 09/01/2026, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **00131110158** e o código CRC **70E23BAC**.