

CONCESSÃO DE AEROPORTOS
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PAPER: MODELAGEM E ANÁLISE FINANCEIRA

ÍNDICE

PREFÁCIO.....	4
1. ANÁLISE FINANCEIRA	5
1.1. Introdução, Metodologia, Entradas e Premissas	5
1.1.1. Principais Premissas	6
1.1.2. Resumo de Demanda.....	7
1.1.3. Receitas Tarifárias.....	10
1.1.4. Receitas Comerciais.....	11
1.1.5. Investimentos e Custos Aditivos Revisados (CAPEX).....	12
1.1.6. Despesas Operacionais (OPEX).....	17
1.1.7. Impostos.....	21
1.1.8. Depreciação e Amortização	22
1.1.9. Financiamento	22
1.2. Resultados Financeiros.....	23
1.2.1. Resumo do Grupo 1	23
1.2.2. Resumo do Grupo 2	26

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Portarias e Aeroportos.....	10
Tabela 2 - Tarifas de embarque e Conexão (R\$ por passageiro embarcado)	10
Tabela 3 - Tarifas de Pouso Grupo I (Aviação Regular)	10
Tabela 4 - Tarifas de Pouso Grupo II (Aviação Geral e Não-Regular)	11
Tabela 5 - Permanência em Pátio de Manobras (R\$ por tonelada por hora)	11
Tabela 6 - Estimativa de custos unitários.....	12
Tabela 7 - Resumo do plano de pessoal.....	17
Tabela 8 - Premissas para o aumento de funcionários	18
Tabela 9 - Níveis de salário estimados.....	18
Tabela 10 - Orçamento para Estimativas de Custos Operacionais.....	19
Tabela 11 - Grupo 1 - Demonstração do Resultado	23
Tabela 12 - Grupo 1 - Balanço Patrimonial	24
Tabela 13 - Grupo 1 - Fontes e Usos.....	24
Tabela 14 - Grupo 1 - Fluxo de Caixa	25
Tabela 15 - Grupo 2 - Demonstração do Resultado	26
Tabela 16 - Grupo 2 - Balanço Patrimonial	27
Tabela 17 - Grupo 2 - Fontes e Usos.....	27
Tabela 18 - Grupo 2 - Fluxo de Caixa	28

Lista de Figuras

Figura 1 - Grupo 1 - VAL	25
Figura 2 - Grupo 2 - VAL.....	28

PREFÁCIO

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP) contratou a **IOS Partners, Inc.**, empresa internacional de consultoria em desenvolvimento econômico e assessoria financeira, para prestação de ***Serviços de Consultoria especializada para estudos do Plano de Exploração Aeroportuária – PEA.***

O principal objetivo da consultoria é realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, necessários para desenvolver estratégias para a gestão privada de aeroportos e/ou redes aeroportuárias para 22 (vinte e dois) aeroportos operados pelo DAESP no Estado de São Paulo.

Este relatório contempla a Análise Financeira desenvolvida pelo IOS Partners para subsidiar a modelagem da concessão para expansão, exploração e manutenção dos Aeroportos sob gestão do DAESP, localizados no estado do São Paulo, contendo detalhes dos principais resultados financeiros para os dois blocos de aeroportos denominados Bloco Noroeste e Bloco Sudeste.

Este relatório representa um documento de apoio a Consulta Pública. Essa análise, portanto, poderá ser alterada até a publicação definitiva das minutas de edital e contrato do Projeto.

1. ANÁLISE FINANCEIRA

1.1. Introdução, Metodologia, Entradas e Premissas

O objetivo desta análise é determinar a viabilidade de uma operação privada de cada agrupamento de aeroportos do DAESP, levando em conta o papel de cada aeroporto dentro do sistema, bem como os serviços e as receitas adicionais resultantes que podem ser geradas.

A distribuição dos aeroportos em dois Blocos pacotes de concessão foi realizada com base nos seguintes critérios:

1. Usar cada um dos três aeroportos mais lucrativos (São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e Sorocaba) como uma âncora, juntamente com os aeroportos menos lucrativos para a alimentação de passageiros.
2. Alocar os aeroportos a cada grupo, de acordo com:
 - Localização geográfica
 - Características similares de demanda / superposição de mercados
 - Potencial para desenvolver o serviço de alimentação de passageiros (conexão)¹ para um aeroporto primário
3. Certificar-se que cada grupo ofereça o potencial suficiente de retorno financeiro para atrair investidores.

A tabela a seguir traz a relação dos aeroportos em cada bloco, juntamente com a sua categoria:

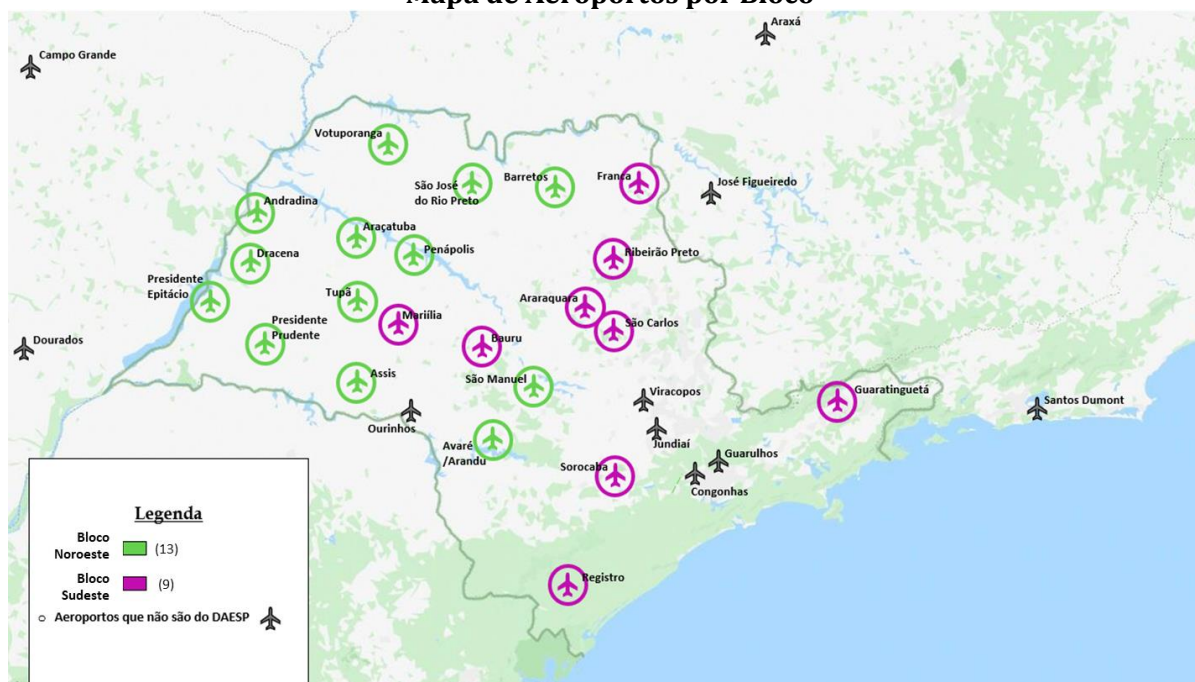
Classificação e Categoria de Aeroportos do DAESP

Bloco Noroeste		Bloco Sudeste	
São José do Rio Preto	4C	Ribeirão Preto	4C
Presidente Prudente	4C	Bauru / Arealva	4C
Araçatuba	4C	Marília	3C
Votuporanga	2B	Sorocaba	GERAL
Barretos	2B	Araraquara	3C
Dracena	2B	São Carlos	2B
Tupã*	2B	Franca	2B
Presidente Epitácio	2B	Guaratinguetá	2B
Andradina	GERAL	Registro	GERAL
Assis	2B		
Avaré/Arandu	2B		
Penápolis	2B		
São Manuel	GERAL		

A figura abaixo apresenta a localização de cada um desses aeroportos, nesses dois blocos.

¹ O passageiro deve desembarcar da aeronave em outra cidade e embarcar em outro avião rumo à cidade destino.

Mapa de Aeroportos por Bloco



A análise financeira foi elaborada inicialmente por meio da criação de 22 modelos financeiros dos aeroportos, com referência a um formato pré-existente desenvolvido por uma empresa de consultoria para Sorocaba e para a 5ª Rodada de concessões aeroportuárias federais, de forma a simular fluxos de caixa de operadores aeroportuários ao longo de um período de 30 anos. Em seguida, os aeroportos foram classificados em grupos e analisados como pacotes aeroportuários. Ao modelo, para cada grupo (Bloco Noroeste e Bloco Sudeste), foram incorporadas premissas para despesas corporativas (Sede), com despesas operacionais, controle, outorgas e impostos. Tudo isso foi realizado da perspectiva de uma operação privada.

Os modelos aeroportuários apresentam os resultados de 22 aeroportos, sendo que Sorocaba contém modelo específico, haja vista aquele aeroporto possuir uma operação muito diferente do restante dos aeroportos, o que implicou a preparação de uma projeção de tráfego e receita mais detalhada.

O imposto de renda foi calculado com base nos resultados combinados de cada aeroporto e a sede. Além disso, os resultados financeiros de Valor Presente Líquido (Outorga Fixa), Taxa Interna de Retorno e *payback* foram calculados sobre os resultados de cada Bloco.

1.1.1. Premissas do Modelo

No desenvolvimento do modelo financeiro e na elaboração da análise financeira, a Consultoria estabeleceu parâmetros e adotou as seguintes premissas:

1. O horizonte de avaliação é de 30 anos, de 2021 a 2050.
2. O modelo desenvolvido expressa seus resultados em reais (R\$).
3. Os custos de capital são baseados nas estimativas previstas neste relatório.
4. Os cenários de tráfego são baseados nas estimativas previstas neste relatório.
5. A taxa de desconto utilizada é de 8.86% com base em Nota Técnica Conjunta nº 01/2018/STN ².

6. A taxa de inflação é baseada na projeção do Fundo Monetário Internacional (FMI)³ de 2019 a 2024. Uma média de 4% foi utilizada nos anos subsequentes.

1.1.2. Resumo de Demanda

As tabelas nas páginas seguintes mostram o tráfego estimado de passageiros e as movimentações de aeronaves para todos os aeroportos pertencentes ao Bloco Noroeste e Sudeste

Para o Bloco Noroeste em geral, o aeroporto âncora de São José do Rio Preto mostra a maior parcela do tráfego aéreo total previsto para os próximos 30 anos. Os outros aeroportos comerciais existentes em Presidente Prudente e Araçatuba contribuem para completar o tráfego comercial de passageiros para o grupo até 2020. A partir de 2020 e posteriormente em 2028 e 2033, os outros pequenos aeroportos desse Bloco irão ver a introdução de novos voos para adicionar tráfego regular de passageiros.

Para o Bloco Sudeste, o aeroporto âncora de Ribeirão Preto mostra a maior parcela do tráfego aéreo total previsto para os próximos 30 anos. O atual aeroporto comercial existente em Bauru / Arealva contribui com uma parcela muito pequena do tráfego comercial de passageiros. A partir de 2019 e posteriormente em 2028, os outros pequenos aeroportos desse Bloco irão ver a introdução de novos voos para adicionar tráfego regular de passageiros.

Nota Técnica Conjunta nº 01/2018/STN. Assunto: Taxa Interna de Retorno para os Estudos de Viabilidade dos processos de concessão de Terminais Aeroportuários. TerraFirma “SDCO_Modelo financeiro_1.00”

TABELA 12: NOTAS WACC SEGMENTO AEROPORTUÁRIO

³ <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2019/01/weodata/index.aspx>

Resumo das Previsões de Passageiros Comerciais – Aeroportos do Bloco Noroeste – Cenário Mais Provável (2019-2048)

Passageiros Regulares (Emb./Des)														
Ano	São José do Rio Preto	Presidente Prudente	Araçatuba	Votuporanga	Barretos	Dracena	Tupã	Presidente Epitácio	Andradina	Assis	Avaré/Arandu	Penápolis	São Manuel	Total
2018	768,117	274,509	91,249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,133,875
2019	832,987	304,459	109,759	0	1,296	0	0	0	0	0	0	0	0	1,248,502
2020	839,249	377,995	188,479	5,242	7,488	0	0	0	0	0	0	0	0	1,418,453
2021	884,898	399,305	196,344	10,483	12,730	0	0	0	0	2,246	0	0	0	1,506,007
2022	935,975	420,706	204,381	15,725	18,643	0	0	0	0	3,744	0	0	0	1,599,174
2023	980,318	442,217	212,139	20,966	23,213	0	0	0	0	4,493	0	0	0	1,683,346
2028	1,220,669	567,679	251,834	32,298	44,191	5,990	0	1,872	0	8,103	2,246	5,242	0	2,140,124
2033	1,469,317	689,916	290,374	37,705	57,018	9,358	3,744	1,999	0	9,784	4,095	8,521	0	2,581,830
2038	1,747,278	815,417	330,462	43,489	71,645	11,617	4,393	2,586	0	11,554	4,929	9,813	0	3,053,184
2048	2,299,435	1,068,519	409,578	56,291	98,114	15,449	6,233	3,387	0	15,134	6,457	12,922	0	3,991,519
2050	2,422,702	1,123,673	426,494	59,117	104,037	16,285	6,554	3,562	0	15,914	6,789	13,610	0	4,198,737

Resumo das Previsões de ATM total (sem toque arremetida) – Aeroportos do Bloco Noroeste – Cenário Mais Provável (2019-2048)

ATM Totais (Sem Toque)														
Ano	São José do Rio Preto	Presidente Prudente	Araçatuba	Votuporanga	Barretos	Dracena	Tupã	Presidente Epitácio	Andradina	Assis	Avaré/Arandu	Penápolis	São Manuel	Total
2018	21,569	9,715	9,695	6,505	2,981	991	404	402	691	1,726	1,158	2,015	558	58,410
2019	18,935	9,993	10,006	5,432	3,325	1,085	508	261	604	1,388	1,071	1,325	577	54,511
2020	19,631	10,668	11,303	6,507	4,321	1,139	517	286	658	1,654	1,170	1,602	587	60,043
2021	20,536	11,199	11,687	7,583	5,147	1,192	526	312	694	2,220	1,220	1,848	595	64,759
2022	21,507	11,610	12,079	8,680	6,071	1,248	535	339	718	2,576	1,269	2,060	604	69,295
2023	22,426	11,943	12,435	9,761	6,761	1,290	543	369	735	2,744	1,315	2,165	612	73,098
2028	27,266	13,446	14,305	11,745	8,422	2,219	590	989	820	3,519	1,828	3,098	648	88,894
2033	31,675	14,749	16,053	12,701	7,281	2,789	1,155	1,091	901	4,011	2,243	3,723	680	99,051
2038	36,359	15,927	17,924	13,696	8,075	3,103	1,281	1,304	978	4,495	2,496	3,996	704	110,338
2048	44,296	18,464	21,832	15,134	8,922	3,745	1,584	1,587	1,119	5,404	2,920	4,608	744	130,359
2050	45,977	24,525	22,692	15,420	9,096	3,884	1,633	1,644	1,146	5,588	3,002	4,732	751	140,091

Resumo das Previsões de Passageiros Comerciais – Aeroportos do Bloco Sudeste – Cenário Mais Provável (2019-2048)

Passageiros Regular (Emb/Des)										
Ano	Ribeirão Preto	Bauru	Marília	Sorocaba	Araraquara	São Carlos	Franca	Guaratinguetá	Registro	Total
2018	868,813	134,806	62,792	0	0	0	0	0	0	1,066,411
2019	864,458	123,796	66,657	0	784	0	1,296	0	0	1,056,991
2020	1,074,981	199,197	80,012	0	20,384	2,106	7,488	0	0	1,384,167
2021	1,142,733	209,910	83,826	0	20,384	3,510	12,730	7,488	1,092	1,481,672
2022	1,215,738	221,320	89,726	0	20,384	3,510	17,971	14,976	2,912	1,586,537
2023	1,289,583	233,045	95,000	0	20,384	3,510	21,715	16,566	3,042	1,682,844
2028	1,685,975	285,522	114,661	0	30,287	4,643	36,952	26,697	3,730	2,188,467
2033	2,052,660	328,651	129,930	0	36,437	5,586	44,881	41,524	4,147	2,643,815
2038	2,434,003	371,422	142,974	0	42,842	6,568	53,216	51,376	4,422	3,106,824
2048	3,204,023	451,869	163,574	0	56,391	8,645	70,044	64,074	4,761	4,023,381
2050	3,371,770	468,104	167,045	0	59,342	9,098	73,710	66,598	4,853	4,220,519

Resumo das Previsões de ATM total (sem toque arremetida) – Aeroportos do Bloco Sudeste – Cenário Mais Provável (2019-2048)

ATM Totais (Sem Toque)										
Ano	Ribeirão Preto	Bauru	Marília	Sorocaba	Araraquara	São Carlos	Franca	Guaratinguetá	Registro	Total
2018	28,128	2,220	5,916	16,557	2,717	1,208	2,671	2,884	218	62,519
2019	27,436	2,801	5,701	15,902	1,848	1,375	2,210	3,082	167	60,522
2020	31,662	5,742	6,464	15,329	2,547	1,727	3,318	3,249	198	70,236
2021	33,357	4,957	6,596	15,037	2,761	1,973	4,252	4,619	386	73,939
2022	35,133	4,440	7,086	15,463	2,997	2,011	5,092	5,995	681	78,898
2023	36,829	4,639	7,414	15,895	3,191	2,047	5,721	6,287	738	82,761
2028	44,942	5,488	8,517	18,043	4,063	2,342	7,049	7,746	1,066	99,258
2033	51,892	6,118	9,349	20,005	4,918	2,638	7,460	8,619	1,324	112,323
2038	58,974	6,694	10,013	22,097	5,761	2,878	8,230	9,761	1,489	125,897
2048	72,652	7,762	11,069	26,526	6,778	3,337	9,623	12,170	1,677	151,594
2049	89,502	9,000	12,236	31,843	7,976	3,870	11,252	15,174	1,889	182,740

1.1.3. Receitas Tarifárias

Foram utilizados os seguintes pressupostos na projeção das receitas tarifárias:

- As cinco Portarias da DAESP que regem as receitas tarifárias foram usadas.
- As tarifas de embarque cobradas dos passageiros foram calculadas com base nas tarifas atuais e no número projetado de passageiros.
- As taxas de Pouso e Permanência foram estimadas, aplicando uma projeção da composição da frota à estrutura atual de tarifas.
- O cálculo das receitas foi dividido entre o Bloco Noroeste e o Bloco Sudeste conforme as tarifas atuais.
- As tarifas atuais se mantêm constantes em termos reais ao longo dos anos projetados (sugerindo aumentos em tarifas que em média sejam somente suficientes para acompanhar os efeitos inflacionários).

As tabelas a seguir mostram os detalhes das tarifas atuais por aeroporto.

Tabela 1 - Portarias e Aeroportos

Portaria	Aeroportos
i. PORTARIA DAESP Nº 131, DE 17 DE JUNHO DE 2019.	Andradina, Avaré, Barretos ⁴ , Dracena, Penápolis, São Manuel
ii. PORTARIA DAESP Nº 130, DE 17 DE JUNHO DE 2019.	Araçatuba, Araraquara, Marília
iii. PORTARIA DAESP Nº 95, DE 24 DE ABRIL DE 2019.	Assis, Guaratinguetá ⁵ , Tupã, Votuporanga
iv. PORTARIA DAESP Nº 91, DE 04 DE ABRIL DE 2019.	Bauru, Pres. Prudente
v. PORTARIA DAESP Nº 02, DE 17 DE JANEIRO DE 2019.	
v.1	Ribeirão Preto, São Jose
v.2	Franca, São Carlos, Sorocaba
v.3	Pres. Epitácio, Registro

Tabela 2 - Tarifas de embarque e Conexão (R\$ por passageiro embarcado)

	Andradina, Avaré, Barretos, Dracena, Penápolis, São Manuel, Assis, Guaratinguetá, Tupã, Votuporanga	Araçatuba, Araraquara, Marília, Bauru, Pres. Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto
Voos domésticos		
Embarque	R\$ 21.45	R\$ 25.89
Conexão	R\$ 6.48	R\$ 7.92

Tabela 3 - Tarifas de Pouso (Aviação Regular)

	Andradina, Avaré, Barretos, Dracena, Penápolis, São Manuel, Assis, Guaratinguetá, Tupã, Votuporanga, Franca, São Carlos, Sorocaba, Presidente Epitácio.	Araçatuba, Araraquara, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Registro, São José do Rio Preto
Voos domésticos		
Pouso (ton.)	R\$ 6.42	R\$ 8.49

⁴ Partimos do pressuposto que as tarifas de Barretos serão semelhantes aos aeroportos incluídos neste grupo

⁵ Partimos do pressuposto que as tarifas de Guaratinguetá serão semelhantes aos aeroportos incluídos neste grupo.

Tabela 4 - Tarifas de Pouso (Aviação Geral e Não-Regular)

	Andradina, Avaré, Barretos, Dracena, Penápolis, São Manuel, Assis, Guaratinguetá, Tupã, Votuporanga, Franca, São Carlos, Sorocaba	Araçatuba, Araraquara, Marília, Bauru, Pres. Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto	Presidente Epitácio, Registro
Voos domésticos Faixas de PMD (ton.)			
Até 1	R\$ 54,22	R\$ 96,98	R\$ 33,00
mais de 1 até 2	R\$ 77,27	R\$ 96,98	R\$ 47,24
mais de 2 até 4	R\$ 134,21	R\$ 168,76	R\$ 80,88
mais de 4 até 6	R\$ 272,42	R\$ 341,12	R\$ 164,80
mais de 6 até 12	R\$ 352,81	R\$ 444,07	R\$ 210,98
mais de 12 até 24	R\$ 802,77	R\$ 1.008,81	R\$ 483,92
mais de 24 até 48	R\$ 2.064,46	R\$ 2.589,31	R\$ 1.255,61
mais de 48 até 100	R\$ 2.436,64	R\$ 3.064,26	R\$ 1.462,51
mais de 100 até 200	R\$ 4.763,44	R\$ 5.000,19	R\$ 2.411,81
mais de 200 até 300	R\$ 6.245,47	R\$ 7.892,10	R\$ 3.655,04
Mais de 300	R\$ 10.458,90	R\$ 13.192,68	R\$ 6.179,90

Tabela 5 - Permanência em Pátio de Manobras (R\$ por tonelada por hora)

	Andradina, Avaré, Barretos, Dracena, Penápolis, São Manuel, Assis, Guaratinguetá, Tupã, Votuporanga	Araçatuba, Araraquara, Marília, Bauru, Presidente Prudente	
Voos domésticos			
Permanência (ton horas)	R\$ 1,2875 R\$ 0,2699	R\$ 1.6612 R\$ 0,3532	
	Andradina, Avaré, Barretos, Dracena, Penápolis, São Manuel, Assis, Guaratinguetá, Tupã, Votuporanga, Franca, São Carlos, Sorocaba	Araçatuba, Araraquara, Marília, Bauru, Pres. Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto	Presidente Epitácio, Registro
Voos domésticos Faixas de PMD (ton.)			
Até 1	17,71	22,82	5,00
mais de 1 até 2	25,29	22,82	7,23
mais de 2 até 4	25,29	22,82	7,23
mais de 4 até 6	25,29	22,82	7,23
mais de 6 até 12	25,29	22,82	7,23
mais de 12 até 24	25,33	33,16	11,90
mais de 24 até 48	50,71	66,53	23,65
mais de 48 até 100	84,06	110,14	39,16
mais de 100 até 200	190,38	249,62	88,96
mais de 200 até 300	331,90	435,31	154,79
Mais de 300	482,74	632,93	225,31

1.1.4. Receitas Comerciais

A receita comercial foi revisada e atualizada tendo em consideração uma operação privada e uma análise de cada aeroporto.

Com a operação privada dos aeroportos, foi incluído um aumento geral de 10% nessas receitas comerciais por m2, de passageiros ou movimentos de aeronaves, respectivamente. Isso pode ser um tanto conservador se considerarmos que as concessionárias dos aeroportos das três primeiras rodadas de concessões aeroportuárias no Brasil conseguiram melhorar suas receitas não aeronáuticas em um mínimo de 20% durante os primeiros anos da concessão (e na maioria dos casos, essa melhora foi ainda maior).

Também foi utilizado um *benchmark* geral obtido dos “Indicadores Chave de Desempenho ACI 2018”⁶ para a América Latina, o que indica que, em média, os aeroportos com menos de 1 milhão de passageiros recebem aproximadamente US \$ 2,74 em receitas não aeronáuticas por passageiro. Isso representaria um aumento de pelo menos de 10% nessas receitas em 2018 para os aeroportos de São José de Rio Preto (R \$ 3,66 por passageiro) e Ribeirão Preto (R \$ 6,00 por passageiro).

Embora tenha sido determinado que alguns dos aeroportos do DAESP oferecem um potencial significativo para o desenvolvimento de imóveis comerciais, este fator geralmente não foi considerado no modelo financeiro. A área máxima do terminal de passageiros utilizada para fins comerciais foi estimada em 10%.

1.1.5. Investimentos e Custos Aditivos Revisados (CAPEX)

As estimativas de custo das principais instalações aeroportuárias são baseadas nas tarifas unitárias consolidadas da seguinte forma:

Tabela 6 - Estimativa de custos unitários

Requisito	Unidade	Custo unitário Em BRL
Acondicionamento faixa de pista	\$/m2	15
Área de Segurança do Término da Pista	\$/m2	15
Largura da Pista de Pouso e Decolagem	\$/m2	250
Retificação da inclinação da pista	\$/m2	70
Reforço da pavimentação	\$/m2	125
Recapamento, iluminação e repintura das pistas	\$/m2	70
Recapamento, iluminação e repintura da pista de pouso e decolagem for 2B aeroportos	\$/m2	49
Nova pista de taxi	\$/m2	250
Acostamento da Pista de Táxi (m ²)	\$/m2	125
Área para pátio de aeronaves comerciais (m ²)	\$/m2	300
Área para pátio de aviação geral (m ²)	\$/m2	250
Indicador de Inclinação de Aproximação Visual	\$/4 unidades	600.000
Sinais de Orientação Iluminados	unidade	20.000
Posto Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios	\$/m2	5.085
Veículos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios	unidade	1.302.210
Ampliação TPS	\$/m2	5.000
Nova TPS	\$/m2	6.000
Estacionamento de veículos (m ²)	\$/m2	230
Cerca de proteção	\$/m	400
Novo acesso rodoviários ao novo TPS	\$/m	230
Sistema de Iluminação de Aproximação Pista	\$/m	3.000
VOR/DME	unidade	4.914.000

Os custos de capital são apresentados em Reais Brasileiros (BRL) e incluem contingências para projeto e construção.

Esses custos unitários são baseados principalmente no sistema oficial de preços do Brasil (Sistema de Custos Referenciais de Obras-SICRO). Esses custos unitários não são sempre números exatos, pois:

⁶ Airports Council International (ACI) Key Performance Indicators, 2018

- i) Os nossos serviços são uma combinação de itens diferentes consolidados em uma categoria;
- ii) Estamos usando números aproximados.

Além disso, existem alguns serviços / itens específicos que não são apresentados no sistema (como ajudas à navegação, por exemplo) para estes serviços / itens nós utilizamos citações recentes de outros projetos no Brasil.

O condicionamento da faixa de pista e da área de segurança do término da pista incluem o trabalho de terraplenagem, aterro e compactação do terreno para um valor resistência de rolamento de acordo com a Razão de Rolamento California (CBR) de 15 a 20 e atingir uma inclinação longitudinal que não exceda um declive de 5%.

O custo unitário da expansão da largura da PPD e nova pista de taxi inclui terraplenagem, extensão da base em concreto de uns 20cm, sub-base estabilizada de uns 25cm e pavimentação asfáltica de uns 13cm, além da instalação das bases com transformadores secundários, fiação e luzes de balizamento, bem como sinalização horizontal.

O custo unitário do reforço do pavimento e retificação da inclinação da pista corresponde ao trabalho de fresar a superfície do pavimento em cerca de 5cm e repavimentação com outros 10cm de asfalto; enquanto os itens de reabilitação de pista incluem itens de fresagem de cerca de 5 cm, extensão de uma camada de asfalto, toda a sinalização horizontal.

O custo unitário do acostamento das pistas de taxi inclui terraplenagem, extensão de uma sub-base estabilizada de uns 20cm e pavimentação asfáltica de uns 7cm, mais instalação das bases com transformadores secundários, fiação e luzes de balizamento.

Tanto a construção de um pátio para o estacionamento de aeronaves comerciais de médio porte quanto sua expansão incluem a execução de pavimentos rígidos formados por uma laje maciça de concreto de cerca de 30 cm, apoiada em uma fundação ou base estabilizada de cerca de 20 cm, na maioria dos casos, e com uma possível camada de drenagem, que consistem principalmente em demolições, limpeza, terraplenagem, drenagem, iluminação da nova plataforma de estacionamento de acordo com as especificações aeronáuticas e sua sinalização horizontal, entre outros.

Tanto a construção de um pátio para o estacionamento de aeronaves de aviação executiva de pequeno porte quanto sua expansão incluem a execução de pavimentos rígidos formados por uma laje maciça de concreto de cerca de 25 cm, apoiada em uma fundação ou base estabilizada de cerca de 15 cm, que consistem principalmente em demolições, limpeza, terraplenagem, drenagem, iluminação da nova plataforma de estacionamento de acordo com as especificações aeronáuticas e sua sinalização horizontal, entre outros.

O custo do Indicador de Inclinação de Aproximação Visual (PAPI) consiste em uma barra de quatro elementos e inclui a instalação das bases.

O posto de serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndios inclui a construção de um edifício de aproximadamente 52 x 27 m com áreas bem diferenciadas para veículos de garagem e corpo de bombeiros e nele serão integrados os módulos de garagem, e a construção de um tanque elevado para carregamento rápido de água com capacidade aproximada de 70 metros cúbicos.

As obras de extensão do edifício do terminal de passageiros incluem terraplenagem, demolição, elevação da estrutura do edifício, instalação de sistemas de iluminação, ar condicionado, serviços

de água e coleta de lixo e reforma do interior do edifício para incluir os sistemas e equipamentos necessários para a função proposta, bem como a compra e instalação do equipamento.

As obras de construção de um novo edifício de terminal de passageiros incluem terraplenagem, demolição, elevação da estrutura do edifício, instalação de sistemas de iluminação, ar condicionado, serviços de água e coleta de lixo, controle de climatização com filtro de ar, supressão de fogo e medidas de segurança, bem como a compra e instalação do equipamento para o processamento dos passageiros, como balcões de check-in, equipamentos de segurança, painéis de informações de voo, tapetes para recepção de bagagens, etc.

A construção do espaço para estacionamento de veículos inclui terraplenagem, pavimentando a superfície com asfalto, iluminação e sinalização horizontal.

CAPEX – Requisitos Ambientais

Os custos de investimento associados ao licenciamento ambiental e os serviços de remediação foram estimados separadamente, com base no status esperado do licenciamento ambiental em cada aeroporto ao início do período da concessão.

As premissas gerais são as seguintes:

- Os custos específicos de licenciamento permanecem os mesmos, independentemente da escala e do tipo de aeroporto.
- Em nível individual, o custo do Relatório de Regularização Ambiental (RRA) seria R\$135.898,30 por aeroporto. No entanto, devido à economia de escala que decorre da contratação do serviço de análise ambiental para o bloco de aeroportos e / ou pessoal ambiental do concessionário, o custo é reduzido em 50% para cada aeroporto (R\$67.950,00).
- Com relação ao Identificação de Perigo de Fauna/ Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna IPF / PGRF, tais licenças ambientais possuem um custo de R\$367.062,63 para o primeiro ano e a metade do valor em sua revisão nos anos seguintes. Contudo, devido às economias de escala decorrente da contratação do serviço de análise ambiental para o bloco de aeroportos e/ou pessoal ambiental do concessionário, o custo é reduzido em 50% por aeroporto (ou seja R\$183.531,00 e R\$91.766,00 e a metade desses valores em sua revisão em anos seguintes.)

Programa de Investimentos

Com base no tráfego de passageiros previsto e nos movimentos de aeronaves, se consideram necessários os seguintes custos para os investimentos para 2020 e para o período de 30 anos no futuro, de acordo com os requisitos regulatórios, de capacidade e de operação em cada aeroporto para o Bloco Noroeste e Sudeste:

Custos dos investimentos estimados – Aeroportos de Bloco Noroeste

Aeroporto	Fase 1			Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Total
	2021	2022	2023	2028-2032	2033-2037	2038-2042	2043-2050	
São Jose de R.P.	2.96	8.88	0.21	5.63	3.59	11.89	5.17	38.33
P. Prudente	5.64	16.93	0.00	7.55	6.62	8.30	6.62	51.65
Araçatuba	3.96	11.87	0.60	2.90	0.00	1.68	2.53	23.54
Votuporanga	0.16	0.47	0.60	2.67	0.00	0.38	2.29	6.56
Barretos	0.14	0.43	0.60	7.27	0.00	1.50	2.64	12.58
Dracena	0.09	0.26	0.00	3.67	0.00	2.67	0.00	6.68
Tupã	0.09	0.26	0.00	3.00	0.00	1.88	0.00	5.22
P. Epitácio	0.09	0.26	0.00	2.58	0.00	1.14	0.00	4.07
Andradina	0.65	1.96	0.00	0.30	1.57	0.30	0.00	4.78
Assis	0.37	1.12	0.00	2.88	0.00	2.79	0.00	7.16
Avaré-Arandu	0.54	1.62	0.00	2.63	0.00	2.63	0.00	7.41
São Manuel	0.43	1.30	0.00	0.37	0.00	0.37	0.00	2.47
Penápolis	0.09	0.26	0.00	3.55	0.00	2.61	0.00	6.50
Total	15.21	45.62	2.01	44.99	11.78	38.12	19.23	176.96
Subtotal por Categoria								
Regulação	1.96	5.87	0.00	4.96	0.00	5.56	0.00	10.4%
Capacidade	1.09	3.28	0.00	12.10	3.39	20.29	0.00	22.7%
Operação	12.15	36.46	2.01	27.94	8.39	12.27	19.23	66.9%

Custos dos investimentos estimados – Aeroportos de Bloco Sudeste

Aeroporto	Fase 1			Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Total
	2021	2022	2023	2028-2032	2033-2037	2038-2042	2043-2050	
Ribeirão Preto	5.06	15.18	14.14	18.89	27.76	32.06	6.17	119.27
Bauru-Arealva	1.00	2.99	9.46	1.19	8.96	0.38	6.21	30.18
Marília	0.10	0.31	10.55	1.25	3.50	0.41	2.95	19.07
Sorocaba	1.60	4.79	0.00	0.32	1.98	0.32	1.98	10.97
Araraquara	1.55	4.65	0.00	0.44	3.50	0.41	3.50	14.05
São Carlos	0.01	0.03	4.03	0.32	3.43	0.50	3.43	11.76
Franca	0.08	0.25	3.48	0.38	2.88	0.38	2.88	10.33
Guaratinguetá	0.98	2.94	0.66	1.82	0.06	0.46	2.32	9.24
Registro	0.63	1.90	1.80	0.30	1.80	0.30	1.80	8.52
Total	11.01	33.04	44.12	24.90	53.87	35.21	31.24	233.40
Subtotal por Categoria								
Regulação	1.07	3.22	0.00	3.81	0.00	3.15	0.00	4.8%
Capacidade	0.27	0.27	27.15	20.80	24.94	31.77	0.00	45.1%
Operação	9.67	29.56	16.97	0.30	28.92	0.30	31.24	50.1%

1.1.6. Despesas Operacionais (OPEX)

As despesas operacionais foram projetadas usando como base os dados históricos do DAESP, os quais incluem os custos com a sede, as despesas por região e dos 22 aeroportos. As categorias utilizadas foram as mais representativas na análise dos dados históricos. A exceção são as despesas com pessoal, que foram estimadas com base em uma análise das necessidades em cada aeroporto.

Despesas com Mão-de-obra

No que se refere a mão-de-obra, as despesas operacionais do DAESP estão divididas em operação nos aeroportos, sede e escritórios regionais. Para avaliar os aeroportos como unidades individuais, assumiu-se que o custo médio do funcionário para todos os aeroportos era o mesmo que o custo médio do funcionário em aeroportos individuais. A média anual do custo por funcionário por aeroporto em 2018 foi de R\$ 90.901,00 com 51,50% de custos indiretos (overhead), enquanto a menor média (Assis) foi de R\$ 48.434,00 com 60% de custos indiretos (overhead), no ano de 2018.

Para determinar os custos de pessoal, um análise de alto nível de pessoal foi preparado para os aeroportos com base em uma abordagem típica adotada pelas concessionárias para grupos de aeroportos semelhantes em outros lugares em América Latina como México. Este plano de pessoal leva em consideração os regulamentos e diretrizes da ANAC (incluindo a Resolução 153 da ANAC).

Como primeiro passo, o atual pessoal do DAESP foi dividido em quatro categorias, com base em suas responsabilidades funcionais e nível de preparação (educação). O plano de mão-de-obra é baseado nas características dos aeroportos e pode ser resumido da seguinte forma.

Tabela 7 – Resumo do plano de pessoal

Características de Aeroportos	Supervisores	Administrativos	Operadores	Total
Regular, > 1 milhão de pax	1	2	9	12
Sorocaba	1	1	5	7
Regular, entre 200 mil e 1 milhão de pax	1	1	3 ou 4	5 ou 6
Regular, entre 60 mil e 200 mil pax		1	3	4
Regular - Cat. 2B		1	1	2
Aviação Geral			1	1

Este plano pressupõe que a gerência de alto nível e o pessoal técnico estarão concentrados no nível de gerência do Bloco, enquanto o pessoal de supervisão, administrativo e operacional estarão localizados em cada aeroporto. Conforme exigido pela Resolução ANAC. 153, os aeroportos com mais de 200.000 passageiros anuais devem ter um profissional designado permanentemente, responsável pela supervisão das atividades de manutenção e engenharia.

Com base nessas diretrizes, estima-se que inicialmente haverá um total de 74 funcionários do concessionário nos aeroportos. Além disso, cada unidade de gerenciamento de cada bloco começaria com 9 funcionários. Atualmente, há, em contrapartida, um total de 94 funcionários nos aeroportos mais outros 68 funcionários na sede da DAESP.

O número de funcionários está projetado para aumentar ao longo do tempo com base nos seguintes *drivers*:

Tabela 8 – Premissas para o aumento de funcionários

Categoria de pessoal	Elasticidade	
CEO de Grupo	0%	de aumento movimentos ou passageiros
Gerentes	0%	de aumento movimentos ou passageiros
Supervisores	20%	de aumento movimentos ou passageiros
Administrativos	40%	de aumento movimentos ou passageiros
Operacionais	70%	de aumento movimentos ou passageiros

O próximo passo foi comparar, para cada uma dessas quatro categorias, a média salarial mensal dos funcionários do DAESP, com os níveis salariais atuais do setor privado para categorias de trabalho semelhantes com base nas informações obtidas do Ministério da Economia (antigo MTE - Ministério do Trabalho) coletadas pelo sistema CAGED (<https://www.salario.com.br/tabela-salarial/>). Os salários médios de São Paulo foram usados para cargos de nível superior e salários médios locais em Ribeirão Preto e São José de Rio Preto para cargos de nível inferior.

Tabela 9 – Níveis de salário estimados

Categoria de pessoal	salários médios mensais (R\$)		
	DAESP	Concessionário	Diferença
CEO de Grupo	24,603	32,793	+33%
Gerentes		28,230	+15%
Supervisores	7,852	8,449	+8%
Administrativos	5,758	5,470	-5%
Operacionais	3,664	2,467	-33%

O impacto geral deve ser uma queda nas despesas com pessoal sob uma concessionária com muitos aeroportos, em função do ganho de escala. Embora isso seja contrário à experiência dos aeroportos da Infraero, onde as despesas com pessoal aumentaram de 3,5% a mais de 15%, é importante considerar o seguinte:

- Os grandes aeroportos internacionais da INFRAERO não são totalmente comparáveis aos aeroportos do DAESP.
- As despesas de pessoal do DAESP em cada aeroporto são altamente variáveis, dependendo da antiguidade do funcionário designado e, portanto, não representam custos para um operador privado.
- O DAESP transferiu vários funcionários mais experientes e com altos salários de seus aeroportos anteriormente concessionados para seus aeroportos médios e pequenos, com funções que não são tecnicamente necessárias para administrar e operar esses aeroportos. Esses funcionários inflam substancialmente as despesas de pessoal do DAESP no nível de aeroporto.

O salário médio mensal atualmente pago pelo DAESP é de R \$ 5.234,74 ou R \$ 62.817,00 por ano, com 68,17% adicionais em encargos trabalhistas. Os multiplicadores aplicados a essa média para cada uma das categorias comparado com essa média, considerando também os salários do setor privado, são os seguintes:

✓ Salário médio de Gerentes	5.39
✓ Salário médio de Supervisores	1.61
✓ Salário médio de Funcionários Administrativos	1.04
✓ Salário médio de Operadores	0.47

Outras Despesas Operacionais

Os orçamentos adotados considerando o operador privado nesta análise constam da tabela abaixo.

Tabela 10 - Orçamento para Estimativas de Custos Operacionais

Categoria do Custos	Variação do Custo com Operação Privada	Elasticidade do crescimento	Indicador
Custos para Aeroportos			
Vigilância patrimonial e eletrônica	-10%	75%	de aumento de movimentos
Serviços auxiliares de proteção	-10%	75%	de aumento de passageiros
Equipe de Limpeza	-10%	75%	de aumento de passageiros
Manutenção de rotina	0%	50%	de aumento no m ² de área do terminal
		20%	de aumento de passageiros
Serviços Públicos	-10%	75%	de aumento no m ² de área do terminal
Seção Contra Incêndio	0%		com aumento de categoria
Locação de ar condicionado	0%	100%	por m ² de área do terminal
Custos ambientais	N.A.	N.A.	R\$18,000 anual por aeroporto
Seguro para Garantia de Execução			0.30 % a.a. / valor assegurado anual. 50% do valor da Garantia de Execução ativo.
Regulação ANAC	N.A.	N.A.	R\$ 10,000 anual por aeroporto
Outros Custos Operacionais	N.A.	N.A.	5% dos custos OPEX
Custos para Sede do Grupos			
Geral e Administrativa	N.A.	N.A.	R\$ 0.33 por passageiro embarcado
Outorga Variável	N.A.	N.A.	1% da receita bruta
Taxa de Inspeção ARTESP	N.A.	N.A.	1% da receita bruta

A metodologia geral usada para estimar a maioria das categorias do OPEX foi a seguinte:

1. Estimar os custos unitários atuais do DAESP em cada aeroporto, de acordo com o indicador mais relevante para cada categoria (m² de área do terminal, passageiros e movimentos de aeronaves).
2. Estimar o impacto nesses custos de qualquer melhoria de eficiência com um operador privado.
3. Determinar o crescimento da elasticidade para cada categoria - a relação entre a taxa de crescimento dos custos e a taxa de crescimento do indicador primário ou indicadores.

Para definir o impacto de um operador privado, foi realizada uma análise de benchmark que comparou o OPEX nos anos imediatamente anteriores e posteriores às concessões de cada um desses aeroportos para os seguintes anos:

- 2ª Rodada de Aeroportos Setor Público (2011-2012), Setor Privado (2015-2016)
- 2ª Rodada de Aeroportos Setor Público, (2014-2015), Setor Privado (orçamento de 2018 & 2019)

Também consideramos os dados de referência mais recentes da pesquisa "Indicadores de desempenho chave da ACI" para 2018.

A tabela a seguir resume os resultados em termos de OPEX total médio por passageiro para esses aeroportos:

OPEX Total por Passageiro	Público	Privado	Varição
Brasil	US\$3.59	US\$3.86	+7.6%
América Latina (Aeroportos com < 1 M passageiros)	US\$6.80	US\$8.00	+17.7%

Embora isso indique que os custos do OPEX podem aumentar com uma concessão, há dois fatores que devem ser considerados nesse caso específico:

- Como observado anteriormente, os custos com o pessoal tendem a aumentar sob a gestão de uma concessionária na maioria dos aeroportos, mesmo que isso não ocorra nos aeroportos do DAESP.
- Despesas operacionais totais para uma concessionária são infladas pelo pagamento de seguros e pagamentos de outorga variável ao governo.

Uma vez que esses custos foram removidos, os demais custos operacionais realmente diminuíram nos aeroportos brasileiros sob gestão de concessionárias em aproximadamente 8%. Isso é consistente com a experiência do consultor em concessão de aeroportos menores em outros países.

No que diz respeito às categorias específicas do OPEX:

- De acordo com as experiências de concessões no Brasil e em outros lugares da América Latina, muitas vezes é possível economizar no caso de alguns serviços contratados (como segurança e limpeza), porque o operador privado não é restringido por regulamentos e procedimentos de licitação.
- No caso de serviços contratados de manutenção de rotina, qualquer economia de custos no processo de licitação tende a ser compensada pela necessidade de atender a requisitos de manutenção mais elevados.
- A maioria das operadoras privadas é capaz de economizar entre 5% e 15% nos custos de eletricidade por m² de área do terminal, ao combinar a adoção de medidas de conservação de energia com a introdução de equipamentos novos e mais eficientes em termos energéticos.
- Os custos operacionais da Seção Contra Incêndio dependem da classificação de aeródromo SESCINC. Como nenhum dos aeroportos deverá mudar de classificação durante o período da concessão, esses custos não sofrerão alterações.
- Os custos ambientais operacionais em cada aeroporto consistem em monitoramento da qualidade da água e controle de vetores e pragas que custarão cerca de R\$ 1.500,00/mês. Os custos de serviços de licenciamento ambiental e de medidas mitigadoras foram incluídos no CAPEX (considerados “serviços de engenharia”).
- O Seguro para Garantia de Execução 0,30%% a.a. / valor garantido anual e 50% do valor da garantia de execução ativa. Essa mesma lógica foi adotada nos estudos de concessão dos aeroportos federais.
- Foi preparada uma estimativa das despesas anuais médias das taxas relacionadas aos aeroportos da ANAC, conforme definido no artigo 29 da Lei 11.182 / 2005. O terceiro anexo desta lei inclui uma longa lista de serviços (autorizações, análises e inspeções) cujo custo varia de menos de R \$ 10 a R \$ 36.000. É importante observar que a maioria desses serviços não é fornecida anualmente ou se aplica a todos os aeroportos. Os serviços mais caros (com um custo superior a R \$ 10.000) provavelmente não seriam necessários mais do que algumas vezes durante o período de concessão de 30 anos. Uma estimativa de despesa média de R \$ 10.000 por ano para cada aeroporto foi incluída.
- A maioria dos custos administrativos e gerais atualmente incluídos pelo DAESP na categoria “Outras Despesas” foram atribuídos à sede de cada Bloco. Com base na experiência dos aeroportos da Rodada 3 da Infraero, esses custos são estimados em R \$ 0,33 por passageiro embarcado.

- Após discussões com as autoridades do governo do Estado, a Outorga Variável e a Taxa de Inspeção da ARTESP foram fixadas em 1% da receita bruta.

1.1.7. Impostos

Os seguintes impostos foram considerados nesta análise:

IMPOSTOS

- Imposto Sobre Serviços (ISS): 5.00%. Lei ou Decretos Municipais.
- IPTU ⁷
 - Estimativa do Valor Venal – Construção. Valores médios de Sorocaba ajustados R\$ 692.93/m²
 - Estimativa do Valor Venal – Terreno. Valores médios de Sorocaba ajustados R\$384.69/m²
 - Alíquota 0.60%. Legislação.
- Programa de Integração Social (PIS) 1.65%. Aeroporto estará sujeito a cobrança de PIS e COFINS em regime de incidência não-cumulativa. Fonte de alíquotas: PIS (Lei 10.637/2002, Art. 2o)
- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) 7.60%. Aeroporto estará sujeito a cobrança de COFINS em regime de incidência não-cumulativa. Fonte de alíquotas: COFINS (Lei 10.833/2003, Art.2o).
- Imposto de Renda:
 - Pagamento de CSLL
Regulamento de Imposto de Renda: 9.00% alíquota
 - Pagamento de IRPJ
Regulamento de Imposto de Renda: 15.00% alíquota
 - Pagamento de IRPJ Adicional
Regulamento de Imposto de Renda: 10.00% alíquota
 - Limite para pagamento de IRPJ adicional
Regulamento de Imposto de Renda: R\$240,000
 - Aproveitamento de prejuízos acumulados (Decreto 3000/99, Art. 250) 30% de base de cálculo

Uma explicação e justificação destas premissas é apresentada no Anexo A

CRÉDITO DE PIS/COFINS

- Imposto recuperado:
Aeroporto estará sujeito a cobrança de PIS e COFINS em regime de incidência não-cumulativa. Fonte de alíquotas: PIS (Lei 10.637/2002, Art. 2o) e COFINS (Lei 10.833/2003, Art.2o) 9.25% de custos recuperáveis.
- Serviços terceirizados:
Baseado em dados utilizados na quinta rodada de concessões e no modelo financeiro da 5ta rodada de concessões federais. Também foram utilizados em dados da Infraero para Viracopos, Brasília e Guarulhos, antes da concessão. Dados referentes a 2010 e 2011. Única fonte que permite calcular créditos por tipo de despesa. Dados retirados de estudo de viabilidade econômica de concessão dos referidos aeroportos. 94.60% de custos que geram créditos.
- Utilidades:

⁷ Baseado em TerraFirma “SDCO_Modelo financeiro_1.00”

Baseado em dados utilizados na quinta rodada de concessões e no modelo financeiro da 5ª rodada de concessões federais. Também foram utilizados em dados da Infraero para Viracopos, Brasília e Guarulhos, antes da concessão. Dados referentes a 2010 e 2011. Única fonte que permite calcular créditos por tipo de despesa. Dados retirados de estudo de viabilidade econômica de concessão dos referidos aeroportos. 64.26% de custos que geram créditos

- Outras despesas:
Baseado em dados utilizados na quinta rodada de concessões e no modelo financeiro da 5ª rodada de concessões federais. Também foram utilizados em dados da Infraero para Viracopos, Brasília e Guarulhos, antes da concessão. Dados referentes a 2010 e 2011. Única fonte que permite calcular créditos por tipo de despesa. Dados retirados de estudo de viabilidade econômica de concessão dos referidos aeroportos. 41.90% de custos que geram créditos
- Depreciação fiscal
Lei 10.833/2003, Art. 3, Parágrafo 2, Inciso II e Lei 10.637/2002, Art. 3, Parágrafo 2, Inciso II. 100.00% de custos que geram créditos

1.1.8. Depreciação e Amortização

A depreciação/amortização dos ativos foi considerada em três prazos de pagamento: 25, 10 e 5 anos, conforme orientam as normas contábeis e tem sido a prática nas concessões de aeroportos.

1.1.9. Financiamento

No Cenário Provável, foi considerado que a dívida obtida para financiar os Investimentos de Capital seriam 80% do valor total. A taxa de juros é baseada em projetos anteriores no Brasil e metodologia utilizados na quinta rodada de concessões e no modelo financeiro da 5ª rodada de concessões federais, considerando as taxas atuais do BCB e BNDES e a inflação nos EUA. Os empréstimos foram estruturados da seguinte maneira:

- Taxa de Juros: 7.1%
 - Taxa básica de juros, real: 5.5%⁸
 - Taxa BNDES: 1.5%⁹
- Prazo de Financiamento: 7 anos
- Prazo de Carência: 3 anos

⁸ <https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/historicotaxasjuros>

⁹ <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/guia/taxa-de-juros>

1.2. Resultados Financeiros

Primeiramente, é importante notar que esta análise financeira é apenas uma avaliação a partir de diferentes cenários possíveis. A verdadeira rentabilidade dependerá de fatores comerciais, econômicos e políticos que virão ao longo da concessão. As métricas financeiras usadas (tais como VPL e TIR) refletem o valor atual dos aeroportos dadas as projeções de receita e de tráfego como também do programa de investimento futuro já mencionado.

1.2.1. Resumo do Bloco Noroeste

Os resultados preliminares deste grupo são positivos com um **VPL de R\$15 MM e 14% de TIR e payback** em 2036. No nível individual, São José e Araçatuba possuem fluxos de caixa positivos durante os 30 anos.

Tabela 11 – Bloco Noroeste – Demonstração do Resultado

Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-
Demonstração do Resultado							
Receita bruta							
Tarifárias	26,654,798	32,407,407	40,013,760	47,394,573	54,938,709	62,310,946	70,205,636
Comercial	8,200,715	9,778,456	11,673,405	13,420,982	15,265,170	16,980,756	18,814,300
Total Receita bruta	34,855,513	42,185,863	51,687,164	60,815,555	70,203,879	79,291,702	89,019,936
Deduções							
ISS	1,330,728	1,601,089	1,960,590	2,302,119	2,651,676	2,991,533	3,354,692
PIS/COFINS	3,224,135	3,902,192	4,781,063	5,625,439	6,493,859	7,334,482	8,234,344
Crédito PIS/COFINS	(1,240,845)	(1,671,918)	(1,979,635)	(2,309,596)	(2,562,366)	(2,667,114)	(2,655,981)
Taxa de Inspeção	697,110	843,717	1,033,743	1,216,311	1,404,078	1,585,834	1,780,399
Outorga variável	348,555	421,859	516,872	608,156	702,039	792,917	890,199
Total Deduções	4,359,683	5,096,940	6,312,632	7,442,428	8,689,285	10,037,653	11,603,654
Receita Líquida	30,495,830	37,088,923	45,374,532	53,373,126	61,514,593	69,254,049	77,416,283
Total custo e despesa operacional	26,932,933	30,811,795	34,720,646	37,197,307	40,611,004	42,664,932	44,795,520
EBITDA	3,562,898	6,277,128	10,653,886	16,175,819	20,903,589	26,589,118	32,620,763
Depreciação de Capex	-	2,871,576	4,466,158	6,790,847	6,652,403	6,812,512	5,199,823
EBIT (Lucro operacional)	3,562,898	3,405,552	6,187,728	9,384,972	14,251,186	19,776,606	27,420,940
Total Juros	-	3,568,664	3,029,348	2,704,378	2,114,536	2,372,593	1,097,880
Lucro antes de imposto de renda	3,562,898	(163,112)	3,158,380	6,680,594	12,136,650	17,404,013	26,323,059
Imposto de Renda	1,187,385	-	901,580	2,247,402	4,102,461	5,893,364	8,925,840
Imposto de renda diferido	-	(55,458)	148,269	-	-	-	-
Lucro/Prejuízo Líquido	2,375,512	(107,654)	2,108,531	4,433,192	8,034,189	11,510,649	17,397,219
Lucros/prejuízos acumulados	2,375,512	2,155,718	10,382,759	28,531,819	63,310,037	113,862,600	187,787,503

Tabela 12 – Bloco Noroeste – Balanço Patrimonial

Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-
Balanco Patrimonial							
Ativo							
Ativo circulante							
Caixa no fim de período	-	3,186,950	-	19,005,750	9,122,103	13,147,590	17,174,993
Contas a receber e Outro ativos circulantes	5,695,039	6,892,744	8,445,161	9,936,648	11,470,605	12,955,464	-
Total Ativo circulante	5,695,039	10,079,694	8,445,161	28,942,398	20,592,708	26,103,054	17,174,993
Ativo não circulante							
Imposto diferido ativo	-	1,079,021	-	-	-	-	-
Ativos construídos (Custo histórico)	15,205,083	62,828,593	87,537,453	119,600,964	149,102,183	176,955,448	176,955,448
Depreciação de Capex	-	(9,232,209)	(26,779,254)	(56,209,404)	(89,886,751)	(123,435,461)	(153,514,818)
Outorga fixa inicial	-	-	-	-	-	-	-
Total Ativo não circulante	15,205,083	54,675,405	60,758,200	63,391,560	59,215,433	53,519,988	23,440,630
Total Ativo	20,900,122	64,755,099	69,203,361	92,333,958	79,808,141	79,623,041	40,615,624
Passivo							
Contas a pagar	4,657,464	5,328,229	6,004,180	6,432,464	7,022,789	7,377,971	-
Empréstimos	12,164,067	48,861,566	34,933,772	34,151,270	32,044,621	35,088,810	-
Total Passivo	16,821,531	54,189,796	40,937,952	40,583,735	39,067,410	42,466,781	-
Patrimônio líquido							
Capital	1,703,079	8,409,585	17,882,650	23,218,405	23,218,405	23,218,405	23,218,405
Lucros/prejuízos acumulados	2,375,512	2,155,718	10,382,759	28,531,819	63,310,037	113,862,600	187,787,503
Dividendos acumulados	-	-	-	-	(45,787,711)	(99,924,745)	(170,390,284)
Total Patrimônio líquido	4,078,591	10,565,303	28,265,409	51,750,223	40,740,731	37,156,260	40,615,624
Total Passivo + Patrimônio Líquido	20,900,122	64,755,099	69,203,361	92,333,958	79,808,141	79,623,041	40,615,624

Tabela 13 – Bloco Noroeste – Fontes e Usos

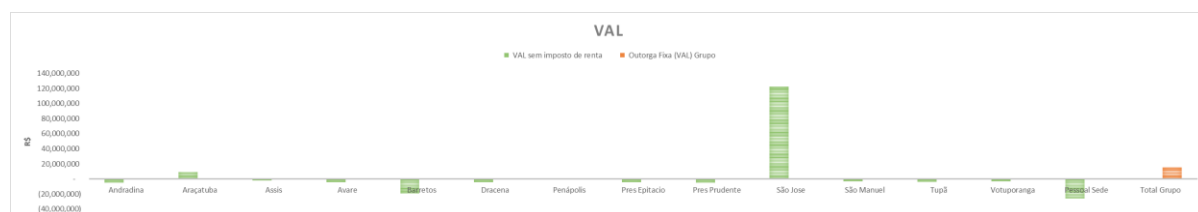
Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-
Fontes e Usos							
Fontes							
Operação (sem outorga)	2,873,878	6,504,723	11,037,024	16,572,283	21,481,510	27,149,454	40,054,107
Aporte no período	1,703,079	-	1,143,869	-	-	-	-
Captações de empréstimos	12,164,067	-	-	-	6,162,240	5,292,000	-
Total Fontes	16,741,023	6,504,723	12,180,894	16,572,283	27,643,750	32,441,454	40,054,107
Usos							
Ativos construídos (Custo histórico)	15,205,083	-	-	-	7,702,800	6,615,000	-
Dividendos	-	-	-	-	10,368,086	13,187,890	16,361,880
Serviço de dívida (principal + juros)	-	4,969,972	10,762,442	6,642,943	6,014,347	5,992,582	5,296,449
Empréstimos ano 30	-	-	-	-	-	-	11,264,537
Variação de caixa no ano	-	1,112,892	-	7,073,783	(1,245,983)	(40,301)	(2,684,799)
Outorga fixa inicial	-	-	-	-	-	-	-
Capital Social Mínimo	-	-	-	-	-	-	-
Outorga variável	348,555	421,859	516,872	608,156	702,039	792,917	890,199
Imposto de Renda	1,187,385	-	901,580	2,247,402	4,102,461	5,893,364	8,925,840
Total Usos	16,741,023	6,504,723	12,180,894	16,572,283	27,643,750	32,441,454	40,054,107

Tabela 14 – Bloco Noroeste – Fluxo de Caixa

Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Fluxo de Caixa							
EBIT (Lucro operacional)	3,562,898	3,405,552	6,187,728	9,384,972	14,251,186	19,776,606	27,420,940
<i>Imposto de Renda</i>	<i>(1,187,385)</i>	<i>-</i>	<i>(901,580)</i>	<i>(2,247,402)</i>	<i>(4,102,461)</i>	<i>(5,893,364)</i>	<i>(8,925,840)</i>
Ajustes de caixa							
<i>Depreciação de Capex</i>	<i>-</i>	<i>2,871,576</i>	<i>4,466,158</i>	<i>6,790,847</i>	<i>6,652,403</i>	<i>6,812,512</i>	<i>5,199,823</i>
<i>Outorga fixa inicial</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>(Aumento) Redução de capital de giro</i>	<i>(1,037,575)</i>	<i>(194,264)</i>	<i>(133,734)</i>	<i>(211,692)</i>	<i>(124,118)</i>	<i>(232,581)</i>	<i>6,543,145</i>
<i>Capex</i>	<i>(15,205,083)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(7,702,800)</i>	<i>(6,615,000)</i>	<i>-</i>
Fluxo de caixa livre para a firma	(13,867,146)	6,082,864	9,618,573	13,716,725	8,974,210	13,848,172	30,238,067
Captações de empréstimos	12,164,067	-	-	-	6,162,240	5,292,000	-
Serviço de dívida (principal + juros)	-	(4,969,972)	(10,762,442)	(6,642,943)	(6,014,347)	(5,992,582)	(5,296,449)
Saldo de empréstimo fim de período	-	-	-	-	-	-	(11,264,537)
Fluxo de caixa livre para o acionista	(1,703,079)	1,112,892	(1,143,869)	7,073,783	9,122,103	13,147,590	13,677,081
<i>Aporte no período</i>	<i>1,703,079</i>	<i>-</i>	<i>1,143,869</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Dividendos</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(10,368,086)</i>	<i>(13,187,890)</i>	<i>(16,361,880)</i>
Variação de caixa no ano	-	1,112,892	-	7,073,783	(1,245,983)	(40,301)	(2,684,799)
Caixa no início de período	-	2,074,058	-	11,931,967	10,368,086	13,187,890	19,859,793
Caixa no fim de período	-	3,186,950	-	19,005,750	9,122,103	13,147,590	17,174,993

A figura a seguir sintetiza os resultados em termos de VPL.

Figura 1 - Bloco Noroeste - VPL



1.2.2. Resumo do Bloco Sudeste

Os resultados preliminares deste grupo são positivos com um **VPL de R\$4 MM e 11% de TIR e payback** em 2039. No nível individual, Ribeirão Preto e São Carlos possuem fluxos de caixa positivos durante os 30 anos.

Tabela 15 – Bloco Sudeste – Demonstração do Resultado

Contador de período Ano	1 2021	5 2025	10 2030	15 2035	20 2040	25 2045	30 2050
-	-	-	-	-	-	-	-
Demonstração do Resultado							
Receita bruta							
Tarifárias	25,875,200	32,402,385	40,260,561	47,676,738	55,277,014	62,694,315	70,200,858
Comercial	16,685,342	20,125,807	23,886,778	27,459,419	31,087,889	34,622,248	38,330,128
Total Receita bruta	42,560,543	52,528,192	64,147,339	75,136,157	86,364,903	97,316,562	108,530,986
Deduções							
ISS	1,974,133	2,435,560	2,975,817	3,490,323	4,018,543	4,536,999	5,068,517
PIS/COFINS	3,936,850	4,858,858	5,933,629	6,950,094	7,988,754	9,001,782	10,039,116
Crédito PIS/COFINS	(1,475,692)	(2,244,563)	(2,646,852)	(2,989,610)	(3,578,940)	(3,598,572)	(3,704,654)
Taxa de Inspeção	851,211	1,050,564	1,282,947	1,502,723	1,727,298	1,946,331	2,170,620
Outorga variável	425,605	525,282	641,473	751,362	863,649	973,166	1,085,310
Total Deduções	5,712,107	6,625,700	8,187,013	9,704,892	11,019,304	12,859,706	14,658,909
Receita Líquida	36,848,436	45,902,492	55,960,326	65,431,264	75,345,599	84,456,856	93,872,077
Total custo e despesa operacional	32,532,690	38,517,425	44,181,553	49,507,064	55,438,218	58,307,560	61,198,270
EBITDA	4,315,746	7,385,067	11,778,772	15,924,201	19,907,382	26,149,296	32,673,807
Depreciação de Capex	-	5,296,631	6,128,546	6,028,962	8,731,716	7,218,122	6,562,412
EBIT (Lucro operacional)	4,315,746	2,088,437	5,650,226	9,895,239	11,175,666	18,931,174	26,111,395
Total Juros	-	5,008,798	3,884,268	3,222,588	4,019,103	1,472,442	1,755,714
Lucro antes de imposto de renda	4,315,746	(2,920,362)	1,765,958	6,672,651	7,156,563	17,458,732	24,355,681
Imposto de Renda	1,443,354	-	396,298	2,244,701	2,409,231	5,911,969	8,256,932
Imposto de renda diferido	-	(992,923)	180,128	-	-	-	-
Lucro/Prejuízo Líquido	2,872,392	(1,927,439)	1,189,532	4,427,950	4,747,331	11,546,763	16,098,749
Lucros/prejuízos acumulados	2,872,392	2,830,444	4,665,194	25,164,976	49,847,877	92,891,702	163,065,992

Tabela 16 – Bloco Sudeste – Balanço Patrimonial

	Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano		2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Balanco Patrimonial								
Ativo								
Ativo circulante								
Caixa no fim de período	-	3,779,800	-	13,201,186	7,133,293	9,947,122	4,804,630	
Contas a receber e Outro ativos circulantes	6,953,963	8,582,577	10,481,028	12,276,490	14,111,154	15,900,544	-	
Total Ativo circulante	6,953,963	12,362,376	10,481,028	25,477,676	21,244,447	25,847,666	4,804,630	
Ativo não circulante								
Imposto diferido ativo	-	1,914,550	2,084,956	-	-	-	-	
Ativos construídos (Custo histórico)	11,014,603	88,183,070	108,980,960	166,949,925	198,716,385	215,580,623	233,401,573	
Depreciação de Capex	-	(13,933,746)	(42,080,731)	(71,373,286)	(111,219,888)	(151,744,632)	(186,591,310)	
Outorga fixa inicial	-	-	-	-	-	-	-	
Total Ativo não circulante	11,014,603	76,163,875	68,985,186	95,576,639	87,496,497	63,835,992	46,810,263	
Total Ativo	17,968,566	88,526,251	79,466,214	121,054,315	108,740,944	89,683,658	51,614,893	
Passivo								
Contas a pagar	5,625,821	6,660,750	7,640,238	8,561,169	9,586,833	10,083,023	-	
Empréstimos	8,811,682	69,531,345	44,275,151	54,147,208	50,186,771	25,604,274	-	
Total Passivo	14,437,503	76,192,095	51,915,389	62,708,377	59,773,604	35,687,298	-	
Patrimônio líquido								
Capital	658,671	9,503,712	22,885,632	33,180,962	6,579,893	6,579,893	6,579,893	
Lucros/prejuízos acumulados	2,872,392	2,830,444	4,665,194	25,164,976	49,847,877	92,891,702	163,065,992	
Dividendos acumulados	-	-	-	-	(7,460,430)	(45,475,234)	(118,030,992)	
Total Patrimônio líquido	3,531,063	12,334,156	27,550,825	58,345,938	48,967,340	53,996,360	51,614,893	
Total Passivo + Patrimônio Líquido	17,968,566	88,526,251	79,466,214	121,054,315	108,740,944	89,683,658	51,614,893	

Tabela 17 – Bloco Sudeste – Fontes e Usos

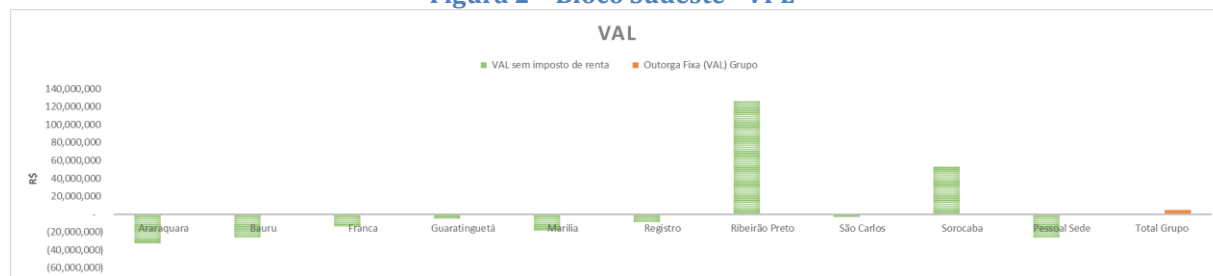
	Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano		2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fontes e Usos								
Fontes								
Operação (sem outorga)	3,413,208	7,922,595	12,402,466	16,656,370	20,845,595	26,859,789	40,630,947	
Aporte no período	658,671	-	2,952,420	-	-	-	-	
Captações de empréstimos	8,811,682	-	-	11,456,760	-	10,736,594	-	
Total Fontes	12,883,562	7,922,595	15,354,886	28,113,130	20,845,595	37,596,383	40,630,947	
Usos								
Ativos construídos (Custo histórico)	11,014,603	-	-	14,320,950	-	13,420,743	-	
Dividendos	-	-	-	-	7,460,430	12,184,751	19,754,442	
Serviço de dívida (principal + juros)	-	6,023,910	14,317,115	5,920,702	10,439,421	7,343,384	3,524,335	
Empréstimos ano 30	-	-	-	-	-	-	22,959,740	
Variação de caixa no ano	-	1,373,403	-	4,875,415	(327,136)	(2,237,629)	(14,949,813)	
Outorga fixa inicial	-	-	-	-	-	-	-	
Capital Social Mínimo	-	-	-	-	-	-	-	
Outorga variável	425,605	525,282	641,473	751,362	863,649	973,166	1,085,310	
Imposto de Renda	1,443,354	-	396,298	2,244,701	2,409,231	5,911,969	8,256,932	
Total Usos	12,883,562	7,922,595	15,354,886	28,113,130	20,845,595	37,596,383	40,630,947	

Tabela 18 – Bloco Sudeste – Fluxo de Caixa

Contador de período	1	5	10	15	20	25	30
Ano	2021	2025	2030	2035	2040	2045	2050
-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo de Caixa							
EBIT (Lucro operacional)	4,315,746	2,088,437	5,650,226	9,895,239	11,175,666	18,931,174	26,111,395
Imposto de Renda	(1,443,354)	-	(396,298)	(2,244,701)	(2,409,231)	(5,911,969)	(8,256,932)
Ajustes de caixa							
Depreciação de Capex	-	5,296,631	6,128,546	6,028,962	8,731,716	7,218,122	6,562,412
Outorga fixa inicial	-	-	-	-	-	-	-
(Aumento) Redução de capital de giro	(1,328,143)	12,246	(17,779)	(19,192)	74,564	(262,673)	6,871,830
Capex	(11,014,603)	-	-	(14,320,950)	-	(13,420,743)	-
Fluxo de caixa livre para a firma	(9,470,353)	7,397,313	11,364,695	(660,642)	17,572,714	6,553,912	31,288,705
Captações de empréstimos	8,811,682	-	-	11,456,760	-	10,736,594	-
Serviço de dívida (principal + juros)	-	(6,023,910)	(14,317,115)	(5,920,702)	(10,439,421)	(7,343,384)	(3,524,335)
Saldo de empréstimo fim de período	-	-	-	-	-	-	(22,959,740)
Fluxo de caixa livre para o acionista	(658,671)	1,373,403	(2,952,420)	4,875,415	7,133,293	9,947,122	4,804,630
Aporte no período	658,671	-	2,952,420	-	-	-	-
Dividendos	-	-	-	-	(7,460,430)	(12,184,751)	(19,754,442)
Variação de caixa no ano	-	1,373,403	-	4,875,415	(327,136)	(2,237,629)	(14,949,813)
Caixa no início de período	-	2,406,396	-	8,325,770	7,460,430	12,184,751	19,754,442
Caixa no fim de período	-	3,779,800	-	13,201,186	7,133,293	9,947,122	4,804,630

A figura a seguir sintetiza os resultados em termos de VPL.

Figura 2 – Bloco Sudeste - VPL



ANEXO A

Análises de questões tributárias

Imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN)

O imposto sobre serviços de qualquer natureza é uma modalidade de tributação que tem como fato gerador a prestação de serviços, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador, conforme estabelece a [Lei Complementar Federal nº 116/2003](#).

Este imposto incide ainda sobre os serviços prestados mediante a utilização de bens e serviços públicos explorados economicamente mediante autorização, permissão ou concessão, com o pagamento de tarifa, preço ou pedágio pelo usuário final do serviço, nos termos do art. 1º, § 3º, da Lei Complementar.

O referido diploma legal é acompanhado de uma lista de serviços que, uma vez prestados, deverão ser objeto de arrecadação tributária municipal. Dessa forma, a arrecadação dos valores relativos ao ISSQN é feita individualmente pelos municípios onde o serviço é prestado, nos moldes da legislação municipal respectiva.

Para o propósito específico deste Contrato, destaca-se o serviço de número “20.02” da lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116/2003, intitulado “Serviços aeroportuários, utilização de aeroporto, movimentação de passageiros, armazenagem de qualquer natureza, capatazia, movimentação de aeronaves, serviços de apoio aeroportuários, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, logística e congêneres”.

Cumprе ressaltar, por fim, que a legislação estabelece limites objetivos às alíquotas do ISSQN, sendo a alíquota máxima de 5% (cinco por cento) e a mínima de 2% (dois por cento), nos termos dos artigos 8º, II, e 8º-A, da Lei Complementar. Respeitados estes limites, os municípios possuem a faculdade de selecionar o valor das alíquotas para cada serviço.

Foi elaborada uma tabela que organiza a relação entre o município e a alíquota do ISSQN relativa ao serviço aeroportuário para cada município onde estão localizados os aeroportos contemplados nos estudos do Contrato nº 20.397-0.

Município	Alíquota do ISSQN	Fonte
Avaré-Arandu	5 %	Lei Complementar Municipal nº 229/2017
Bauru-Arealva	2 %	Decreto Municipal nº 01/2005
Marília	5 %	Lei Complementar Municipal nº 158/1997
Registro	2 %	Lei Complementar Municipal nº 4/2003
São Manuel	3 %	Lei Complementar nº 159/2002
Andradina	5 %	Lei Complementar Municipal nº 4/2002
Assis	3,5 %	Lei Complementar Municipal nº 4/2017
Dracena	3 %	Lei Complementar Municipal nº 1961/1989
Presidente Epitácio	4 %	Lei Complementar Municipal nº 148/2017
Presidente Prudente	5 %	Lei Complementar Municipal nº 199/2015
Tupã	5 %	Lei Complementar Municipal nº 334/2017
Araraquara	3 %	Lei Complementar Municipal nº 17/1997
Franca	5 %	Lei Complementar Municipal nº 1672/1968
Ribeirão Preto	5 %	Lei Complementar Municipal nº 2415/1970

Município	Alíquota do ISSQN	Fonte
São Carlos	2 %	Lei Complementar Municipal nº 11.438/97
Sorocaba	5 %	Lei Complementar Municipal nº 4994/1995
Araçatuba	5 %	Lei Complementar Municipal nº 50/1997
Penápolis	3 %	Lei Complementar Municipal nº 777/1998
São José do Rio Preto	3 %	Lei Complementar Municipal nº 546/2017
Votuporanga	3 %	Lei Complementar Municipal nº 87/2005
Barretos	3 %	Decreto Municipal nº 7.134/2012
Guaratinguetá	4 %	Lei Complementar Municipal nº 42/2017

Alíquotas IPTU e ITR

A tabela a seguir apresenta as alíquotas IPTU correspondentes a cada município em que os aeroportos estão localizados.

Município	Área do aeroporto	Alíquota	Legislação
Avaré-Arandu	Área urbana	1,0% sobre o valor venal	Art. 189, inciso I, da Lei Complementar municipal 225/2016 - http://www.camaraavare.sp.gov.br/semanarios/fbd1400a98f052a62bcc44104593db1a.pdf
Bauru-Arealva	Área urbana	0,8% do valor venal	Arts. 162 e 163 do Regulamento Geral da Legislação Tributária de Bauru - http://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/sec_financas/legislacao_arquivos/regulamento_tributario.pdf
Marília	Área urbana	Variável de acordo com o valor venal – vide obs1.	Tabela II anexa do Código Tributário Municipal https://www.marilia.sp.leg.br/leis/codigos-e-estatutos/codigo-tributario-1/codigo-tributario
Registro	Área urbana	1,3% do valor venal	Artigo 78, §9º, do Código Tributário Municipal – Lei Complementar 001/98 (não há link – ele abre direto no word)
São Manuel	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
Andradina	Área urbana	1% do valor venal do imóvel + 2% do valor venal do terreno	Artigo 95 do Código Tributário Municipal http://www.camaraandradina.sp.gov.br/site/wp-content/uploads/2015/07/codigo_tributario.pdf
Assis	Área urbana	2% do valor venal.	Art. 60, inciso II, do Código Tributário Municipal https://www.assis.sp.leg.br/legislacao/codigos-e-estatutos/1961.pdf/view
Dracena	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
Presidente Epitácio	Área urbana	2,0% do valor venal do imóvel	Art. 83 do Código Tributário Municipal http://www.presidenteepitacio.sp.gov.br/leis/codigo-tributario/codigo-tributario-municipal.pdf
Presidente Prudente	Área urbana	1,0% do valor venal do imóvel	Art. 134 do Código Tributário Municipal http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/Documento.do?cod=25415

Município	Área do aeroporto	Alíquota	Legislação
Tupã	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
Araraquara	Área urbana	1% do valor venal do imóvel	Art. 104 do Código Tributário Municipal https://leismunicipais.com.br/codigo-tributario-araraquara-sp
Franca	Área urbana	2,0% do valor do imóvel	Art. 148, inciso I, do Código Tributário Municipal https://www.franca.sp.gov.br/index.php?option=com_phocadownload&view=file&id=127:codigo-tributario-do-municipio-de-franca&start=20&Itemid=671
Ribeirão Preto	Área urbana	0,6% do valor venal	Artigo 178 do Código Tributário Municipal https://leismunicipais.com.br/codigo-tributario-ribeirao-preto-sp
São Carlos	Área rural	N/A – Vide obs.2	-----
Sorocaba	Área urbana	1,5% sobre valor venal	Art. 7º da Lei Municipal 1444/76 - https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/lei-ordinaria/1966/144/1444/lei-ordinaria-n-1444-1966-dispoe-sobre-o-sistema-tributario-do-municipio-e-da-outras-providencias
Araçatuba	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
Penápolis	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
São José do Rio Preto	Área urbana	1,0% sobre valor venal	Art. 47 do Código Tributário Municipal https://leismunicipais.com.br/codigo-tributario-sao-jose-do-rio-preto-sp
Votuporanga	Área rural	N/A - Vide obs. 2	-----
Barretos	Área urbana	1,2%	Art. 14 da Lei Complementar municipal n. 96/2008 https://www.barretos.sp.gov.br/codigo_tributario/CTM/lei96.pdf
Guaratinguetá	Área urbana	1,0%	Art. 95, §1º, do Código Tributário Municipal http://guaratingueta.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/08/Lei-Complementar-24-atualizado.pdf

Obs:

1. IPTU Marília. O cálculo do tributo depende do valor venal do imóvel, variando de 0,43% a 0,95% do valor venal. Neste último caso, deve ser aplicado um redutor de R\$ 2.216,00 sobre o valor do imposto. No caso da menor alíquota, não há redutor a aplicar. Sugerimos que seja considerado o valor de 0,95% do valor venal, com o redutor, por ser a maior alíquota possível de cobrança.

2. No caso do ITR, a alíquota é variável, de acordo com a área do imóvel e o seu grau de utilização para fins agrícolas. O valor do tributo é calculado pela multiplicação do Valor da Terra Nua Tributável (VTNT) X a alíquota. Assim, consideramos não ser aplicável o cálculo do ITR no caso dos aeroportos, uma vez que a finalidade deles não está ligada a aspectos rurais. Por não estarem inseridos em área urbana, também não nos parece aplicável o IPTU. Eventual discussão tributária com a União ou o Município respectivo com esta finalidade ficará a cargo da futura concessionária.

Regime especial de incentivos para o desenvolvimento da infraestrutura (REIDI)

REIDI é um incentivo fiscal consistente na suspensão da incidência do PIS e COFINS sobre as aquisições de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos, prestação de serviços e materiais de construção para utilização ou incorporação destinadas ao ativo imobilizado de pessoa jurídica habilitada.

O incentivo é disciplinado pela [Lei Federal nº 11.488/2007](#), que estabelece como beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação (art. 2º).

Da análise do texto legal em questão, a adesão ao REIDI está condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda (artigo 2º, § 2º da Lei Federal nº 11.488/2007), bem como à aprovação do projeto pelo Ministério responsável pelo setor favorecido, no caso MTPA (art. 6º da Lei Federal 11.488/2007). Dessa forma, a concessão desse benefício perpassa por duas etapas, com características diversas: a habilitação propriamente dita pela Receita Federal, órgãos que verificarão o preenchimento das condições definidas nas normas atinentes (ato jurídico vinculado), e o enquadramento do projeto nesse regime pelo Ministério responsável, com a publicação de portaria específica no DOU (ato jurídico discricionário).

Quanto ao caráter discricionário do enquadramento, a contabilização do REIDI não tem sido considerada nos modelos econômicos da rodada de concessão dos aeroportos federais mais recente, promovida pela ANAC (5ª Rodada de Concessões). À época deste certame, o Governo Federal, representado pelo MTPA, por meio do [Ofício nº 30/2018/GM/MTPA de 8 de maio de 2018](#), estabeleceu diretrizes específicas a serem contempladas na elaboração do referido processo licitatório, dentre as quais destaca-se a seguinte: “(...) 1.7. *Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo MTPA nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos de outorga, o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007. Por esta razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício*”. Note-se que não considerar no modelo econômico o acesso ao benefício do REIDI implica inviabilizar sua adesão no futuro por força do art. 6º, §1º, I da Lei 11.488/2007.

Importa mencionar, ainda, que o mesmo raciocínio foi aplicado pela ANAC no contexto da 4ª Rodada de Concessões. No âmbito do [relatório do processo nº 00058.043775/2016-80](#), onde se discutiam atos necessários para viabilizar a desestatização dos aeroportos contemplados na referida rodada, foi informado que, de acordo com as notas técnicas da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR do MTPA, o benefício do REIDI não vem sendo utilizado em sua totalidade pelos concessionários e, portanto, a inclusão do benefício do REIDI “*poderia gerar um valor mínimo pela outorga maior do que o correto, tendo em vista considerar para a totalidade dos investimentos um benefício que não se verifica na prática*”. Em vista desse cenário, o Governo Federal decidiu então propor que não se aplique o REIDI no modelo de concessão a ser adotado para a rodada, de modo que seu impacto não seja considerado nos EVTEAs, nem nas propostas dos licitantes.

A partir da sinalização do Governo Federal nas 4ª e 5ª Rodadas de Concessões, entende-se como mais adequado que (i) o modelo econômico não contemple o acesso ao REIDI e (ii) os documentos jurídicos relativos à modelagem de desestatização dos aeroportos regionais do Estado de São Paulo indiquem que não foi contemplado o acesso ao benefício do REIDI no cálculo dos valores mínimos de outorga.