ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar tem por finalidade subsidiar análise de viabilidade técnica, operacional e jurídica, para a realização de procedimento destinado ao **Credenciamento de Companhias Aéreas e Prestadores de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA), visando à Permissão de Uso Oneroso e Não Exclusiva de espaços físicos e infraestruturas do Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva**, condicionada à disponibilidade física e operacional do terminal e ao atendimento das normas regulamentares da ANAC.

O estudo busca identificar a solução mais adequada ao atendimento do interesse público, observando os princípios do planejamento, eficiência, continuidade dos serviços, isonomia e economicidade, nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021.

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

O Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva, configura ativo público essencial para o desenvolvimento econômico, a integração logística regional e a prestação do serviço público de transporte aéreo. A operação regular e contínua do terminal exige a disponibilização de áreas operacionais e administrativas — tais como balcões de *check-in*, salas de apoio, pátio e espaços técnicos — para o abrigo e a atuação de Companhias Aéreas e Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs).

A presente demanda decorre da necessidade premente de adequação dos instrumentos jurídicos de permissão de uso, visto que as atuais permissões de uso foram celebradas sob a égide da revogada Lei nº 8.666/1993 e encontram-se em fase final de vigência. Diante da impossibilidade legal de prorrogação sob o regime antigo, exsurge o dever da Administração de deflagrar novo processo administrativo sob o pálio da Lei Federal nº 14.133/2021, sob pena de gerar irregularidade na ocupação dos bens públicos e risco de paralisação de serviços essenciais.

Tratando-se de mercado em que a Administração busca satisfazer a demanda mediante a outorga paralela, simultânea e não excludente a todos os interessados que preencham os requisitos regulamentares da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e de segurança (AVSEC/RBACs), o Credenciamento conforme Artigo 78, I, concomitantemente com Artigo. 79, I da Lei nº 14.133/2021, consolida-se como o procedimento auxiliar adequado. O modelo afasta o risco de monopólio ou tratamento discriminatório, assegurando a livre concorrência, a isonomia e a viabilidade da entrada de novas operadoras no aeroporto.

A contratação pretendida visa, em última análise, resguardar o Princípio da Continuidade do Serviço Público, garantindo que a transição entre o regime da Lei nº 8.666/1993 e o da Lei nº

14.133/2021 ocorra de forma ordenada, sem interrupção dos voos comerciais, do atendimento aos passageiros ou do suporte operacional ao transporte aéreo regional.

A Lei Federal nº 14.133/2021 inovou ao disciplinar o Credenciamento como um procedimento auxiliar oficial da Administração Pública (Art. 78, I), definindo-o, em seu Art. 6º, XLIII, como o *"processo administrativo de chamamento público em que a Administração convoca interessados em prestar serviços ou fornecer bens para que, preenchidos os requisitos necessários, se credenciem no órgão ou na entidade para atuação quando convocados"*.

O ato de outorga de Permissão de Uso Oneroso para operação nas instalações do Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva ampara-se na hipótese de Inexigibilidade de Licitação prevista no Art. 74, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021, visto que a seleção se dará pela via do Credenciamento.

Especificamente quanto à hipótese de aplicação, a demanda enquadra-se no Art. 79, inciso I, da NLLC, que disciplina a adoção do credenciamento para:

> *"Art. 79. O credenciamento poderá ser utilizado nas seguintes hipóteses:*
> *I - **contratações paralelas e não excludentes**: caso em que é viável e vantajoso para a Administração contratar a totalidade dos credenciados;"*

A opção por contratações paralelas e não excludentes justifica-se pelos seguintes fatores operacionais e jurídicos:

No mercado do transporte aéreo e de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs), o interesse público é maximizado quando se viabiliza a presença do maior número possível de companhias e prestadores credenciados. A concessão de exclusividade a um único agente privado violaria os princípios da livre concorrência, da impessoalidade e da isonomia, além de restringir a oferta de rotas e serviços aos usuários.

O edital fixará, de forma prévia, uniforme e objetiva, todas as condições de habilitação jurídica, qualificação técnica (conformidade com RBACs/ANAC e normas AVSEC), critérios de segurança operacional, bem como a Tabela de Preços Públicos/Remuneração Onerosa devida à Transitar pelo uso das áreas físicas (m^2). Não há margem para disputa de preço entre os interessados, mas sim a aceitação das condições previamente estabelecidas pelo Município/Autarquia.

Diferentemente da licitação tradicional, na qual o certame é encerrado após a adjudicação a um único vencedor, o credenciamento permite que novas companhias aéreas ou empresas de apoio terrestre que venham a se estruturar no mercado possam se credenciar a qualquer tempo ao longo da validade do edital, atendendo prontamente às dinâmicas do setor da aviação civil.

Ressalta-se que, embora o credenciamento assegure o direito de contratação/permissão de forma não excludente a todos os habilitados, o uso efetivo e a alocação física das áreas operacionais (balcões de *check-in*, pátio de aeronaves, salas de apoio) ficarão estritamente adstritos à capacidade física do terminal de passageiros, à disponibilidade de *slots* e à matriz de horários operacionais

aprovada pela Administração do Aeroporto e pela ANAC, garantindo-se a segurança e a ordem das operações aeroportuárias.

3. PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL (PCA)

O objeto do presente procedimento de Credenciamento não se encontra originalmente previsto no Plano de Contratações Anual (PCA) 2026 desta Autarquia, publicado no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) em 31 de maio de 2025, sob o ID nº 35607532000176-0-000001/2026.

Todavia, nos termos do Artigo 4º do referido plano, admite-se expressamente a inclusão de contratações não previstas inicialmente, desde que devidamente justificadas pela área demandante, especialmente em decorrência de fatos supervenientes, imprevisíveis ou de natureza técnica/operacional urgente que justifiquem a excepcionalidade da medida e garantam o atendimento das necessidades surgidas após a sua elaboração.

A inclusão extemporânea e excepcional desta demanda fundamenta-se na superveniência de atos regulatórios mandatórios emitidos pela autoridade de aviação civil nacional (ANAC) e no iminente vencimento da validade jurídica dos instrumentos de outorga vigentes, conforme detalhado a seguir:

O iminente término da vigência das permissões de uso atreladas ao regime revogado e a impossibilidade legal de nova prorrogação impõem a migração compulsória para o modelo de Credenciamento sob a Lei Federal nº 14.133/2021;

A necessidade imperiosa de impedir o hiato regulatório que paralisaria o suporte às operações aéreas no Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva, preservando o fluxo de voos e a arrecadação de receita patrimonial legítima.

Diante dos pressupostos técnicos e fáticos apresentados, resta plenamente motivada a excepcionalidade do feito e o manifesto interesse público, promovendo-se a inclusão extemporânea da demanda e a consequente atualização dos registros de planejamento da Administração junto ao PNCP.

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

O preenchimento das condições fixadas para este Credenciamento constitui requisito indispensável para a outorga da Permissão de Uso Oneroso e Não Exclusiva de áreas operacionais no Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva. As credenciadas deverão observar rigorosamente a legislação federal aplicável, as normas e regulamentos expedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), bem como as diretrizes operacionais e de segurança da **TRANSITAR/AVSEC.**

Todas as empresas interessadas deverão comprovar atendimento às seguintes exigências de habilitação, nos termos dos Artigos 62 a 70 da Lei nº 14.133/2021:

- Habilitação Jurídica: Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, com objeto social compatível com as atividades a serem exercidas (transporte aéreo regular/não regular ou prestação de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo – ESATAs).
- Habilitação Fiscal, Social e Trabalhista: Prova de regularidade perante a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio da sede da empresa; Certidão de Regularidade do FGTS (CRF); Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT); e regularidade perante o Município de Cascavel/Transitar.
- Qualificação Econômico-Financeira: Certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica.

4.1. Para Companhias Aéreas (Empresas de Transporte Aéreo):

- **Certificação Operacional:** Apresentação do Certificado de Operador Aéreo (COA) ou autorização equivalente emitida pela ANAC, dentro do prazo de validade.

- **Alocação de Horários e Malha Aérea:** Submissão das solicitações de horários de operação e alocação de *slots* à Administração do Aeroporto, para adequação e aprovação em consonância com a capacidade operacional do pátio, do terminal de passageiros e do regulamento de coordenação aplicável.

4.2. Para Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs):

- Comprovação de regularidade cadastral para a prestação de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA) emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em conformidade com a Resolução ANAC nº 711/2023 e normativos correlatos, acompanhada do Ato Constitutivo, Estatuto ou Contrato Social em vigor, que demonstre objeto social e Código de Atividade Econômica (CNAE) compatíveis com a natureza dos serviços a serem executados no aeródromo.
- Apresentação do instrumento contratual, declaração formal de atendimento ou Ordem de Serviço emitida pela(s) Empresa(s) Aérea(s) contratante(s) operante(s) no Aeroporto Regional do Oeste, que comprove a efetiva prestação de serviços auxiliares.
- Apresentação e cumprimento do Programa de Segurança de Empresa de Serviço Auxiliar ao Transporte Aéreo (PSESCA) aprovado ou da Declaração de Conformidade AVSEC, em estrita observância aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC nº 107) e ao Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) do terminal.

4.3. Requisitos de Operação e Segurança Aeroportuária (AVSEC / Safety)

- Obrigatoriedade de obtenção prévia de crachás de identificação AVSEC para todos os colaboradores e autorizações de trânsito de veículos/equipamentos nas Áreas Controladas de Segurança (ACS) e Áreas Restritas de Segurança (ARS) do aeródromo.
- Treinamento da equipe às normas do Sistema de Gestão da Segurança Operacional do aeroporto, incluindo prevenção de *FOD* (*Foreign Object Debris*) e plano de resposta a emergências.

- Capacitação: Apresentação de comprovantes de treinamento e atualização das turmas de colaboradores em cursos homologados ou reconhecidos pela ANAC para atuação em AVSEC e operações de pátio.

4.4. Requisitos de Sustentabilidade, Prazos e Contrapartida Onerosa

- Assinatura do Termo de Permissão de Uso comprometendo-se ao pagamento mensal do valor fixado na Tabela de Preços Públicos do Edital, calculado sobre a metragem da área outorgada em metros quadrados (m^2), devidamente atualizada (IGP-M/FGV acumulado até 07/2026) cabendo ainda nas AE o pagamento de Quota de Manutenção, Conservação e Limpeza (QMCL), que refere-se a parcela mensal devida a título de rateio proporcional dos custos e despesas operacionais da infraestrutura de uso comum do aeródromo (limpeza, conservação, segurança predial, iluminação e demais utilidades para a operação do aeroporto);
- Compromisso com a destinação adequada de resíduos sólidos, óleos, efluentes e contaminantes gerados nas atividades aeroportuárias, cumprindo o Plano de Gestão Ambiental ou as diretrizes de sustentabilidade do Aeroporto.
- Aceitação irrevogável da ausência de exclusividade dos espaços permissionados, comprometendo-se ao uso racional, harmônico e compartilhado das infraestruturas de suporte (áreas de embarques, portões e pátio), respeitadas as escalas e os horários estipulados pela Administração.

4.5. As companhias aéreas deverão estar cientes que estão subordinadas a RESOLUÇÃO Nº 302, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2014, que: Estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias e condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves.[1]

4.6. O detalhamento dos requisitos, exigências e obrigações serão tratados no Termo de Referência.

5. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES

Não se aplica estimativa de quantidade para a contratação, sendo considerada toda a área disponível a distribuir pelos credenciados, e tendo em vista que o procedimento objetiva o credenciamento [2]de todos os interessados que preencham os requisitos estabelecidos no edital.

Item	Descrição	Unidade de medida	QTDE
01	SALA COMPANHIA ÁREA – CHECK-IN/CHECK-OUT	M²	50,20
02	SALA DE APOIO (BACKOFFICE) – AREA EDIFICADA	M²	54,96
03	SALA DE APOIO (BACKOFFICE) – AREA RESTRITA DE SEGURANÇA	M²	14
04	MANUTENÇÃO – AREA NÃO EDIFICADA	M²	780

1

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-302-de-05-02-2014.

ITEM	(OCUPAÇÃO ATUAL)	ID ÁREA	M²
1	GOL - Check-in/check-out	Sala cia 04	23,70
2	GOL - Backoffice	Sala TPS 08-B	11,06
2	GOL - Backoffice	Sala Embarque 10 -B	10,41
4	GOL – Manutenção/ANE	Área 02 - ANE - MNT	70
1	AZUL – Check-in/check-out	Sala cia 01	12,73
2	AZUL - Backoffice	Sala TPS 08-C	9,74
4	AZUL – Manutenção/ANE	Área 01 - ANE - MNT	74
1	LATAM – Check-in/check-out	Sala cia 02	13,77
2	LATAM - Backoffice	Sala cia 03	14
3	LATAM - Backoffice	Sala ARS	14
4	MARCO A. SATA Serv. Aux. Transp. Aéreo	Área 03 - ANE - MNT	130
4	WFS ORBITAL Serv. Aux. ao Transporte Aéreo	Área 05 - ANE- MNT	130
2	WFS ORBITAL Serv. Aux. ao Transporte Aéreo	Sala TPS sala 08-A	9,75
4	Pátio MNT - Manutenção	Área 04 - ANE - MNT	130
4	Pátio MNT - Manutenção	Área 06 - ANE - MNT	130

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO

O mercado de transporte aéreo e de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs) possui características altamente especializadas e fortemente reguladas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O setor é composto por dois segmentos principais que demandam espaço físico no aeródromo:

a) **Companhias Aéreas (Transporte Aéreo Regular e Não Regular):** Agentes privados que operam rotas comerciais e demandam áreas exclusivas/operacionais (balcões de *check-in*, escritórios de apoio, guichês, salas de vendas) e áreas comuns de suporte (pátio de aeronaves, salas de embarque e desembarque).

b) **Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs):** Prestadoras especializadas que atuam no suporte operacional às aeronaves e passageiros (*ground handling*, proteção/segurança AVSEC, limpeza de aeronaves, movimentação de carga/bagagens e atendimento em pátio).

Na busca pela melhor modelagem jurídica para a disponibilização remunerada das áreas físicas do terminal, a Administração analisou as opções previstas na Lei nº 14.133/2021:

Licitação Tradicional por Maior Oferta (Inviabilidade e Incompatibilidade Regulatória): A adoção de licitação tradicional com disputa de preço por maior oferta para a escolha de um único licitante por área fixaria barreiras econômicas exclusivas. Tal modelo iria de encontro às diretrizes regulatórias da ANAC, as quais estabelecem que é dever do operador/administrador aeroportuário franquear e acomodar o acesso às instalações a todas as empresas de transporte aéreo regularmente autorizadas pelo órgão regulador que manifestem o interesse de operar no aeródromo, respeitadas a capacidade operacional e a segurança da aviação civil, conforme RESOLUÇÃO Nº 302, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2014, atualizada pela redação da resolução 717/2023 - ANAC

A permissão de exclusividade ou limitação rígida de vencedores via processo licitatório ordinário geraria um monopólio/oligopólio indesejado das áreas operacionais. Isso afastaria operadoras de menor porte, inviabilizaria a entrada de novas companhias aéreas e limitaria o crescimento da oferta de rotas e voos no Aeroporto Regional do Oeste.

O contrato licitatório tradicional impede o ingresso contínuo e dinâmico de novas empresas ao longo de sua vigência, engessando a infraestrutura pública diante de um setor caracterizado por rápidas flutuações de mercado e demandas sazonais.

Optou-se pela solução adotada: Credenciamento para Contratações Paralelas e Não Excludentes (Art. 78, I c/c Art. 79, I da Lei nº 14.133/2021)

O Credenciamento é a única figura jurídica do novo regime de licitações capaz de conciliar o direito administrativo imobiliário com a regulação da aviação civil. Como as condições de preço (m^2) e habilitação são previamente padronizadas pela Transitar, o credenciamento permite o atendimento não excludente de todas as operadoras habilitadas pela ANAC, assegurando o cumprimento da função pública do aeródromo, a livre concorrência e a expansão contínua da malha aérea municipal.

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Tratando-se de outorga de Permissão de Uso Oneroso para exploração de bem público aeroportuário, o valor de referência do metro quadrado (m^2) não foi definido por estimativa empírica, mas sim fundamentado em avaliação técnica oficial do patrimônio público municipal, elaborada pela Comissão Especial de Avaliação do Município de Cascavel (exercícios de 2020 e 2022).

A adoção dos valores de referência apurados pela **Comissão Especial de Avaliação do Município de Cascavel**, devidamente atualizados monetariamente, fundamenta-se nos princípios da eficiência, continuidade do serviço público e economicidade no art. 5º da Lei Federal nº 14.133/2021), justificando-se sob a seguinte matriz técnica e jurídica:

- O Aeroporto Regional do Oeste constitui infraestrutura pública crítica e de interesse estratégico. A disponibilidade imediata dos espaços físicos e operacionais para Companhias Aéreas e ESATAs é condição indispensável para a manutenção dos voos regulares, da segurança das operações aéreas e do atendimento ininterrupto à população. A paralisação

15

do credenciamento para a realização de novas perícias imobiliárias morosas causaria grave prejuízo ao interesse público e ao fluxo do transporte aéreo regional.

- **Preço Fixo versus o Encargo Variável:** O valor fixado pela Comissão de Avaliação refere-se exclusivamente ao Preço Público Mínimo pela Ocupação da Área por M². Contudo, a recomposição dos custos da Administração Aeroportuária não se limita ao valor fixo outorgado, sendo integrada pela Quota de Manutenção, Conservação e Limpeza – QMCL (Encargo Condominial Variável).
- A QMCL possui natureza jurídica de rateio proporcional e variável de custos operacionais e de utilidades (energia, água, climatização, limpeza, vigilância e manutenção de áreas comuns/pátio) e por ser apurado e cobrado mensalmente com base nas despesas reais e variáveis incorridas no terminal, o encargo condominial assegura que a Administração Aeroportuária não absorva déficits operacionais, tornando a contrapartida global perfeitamente ajustada à realidade de mercado do exercício corrente. Preservando o equilíbrio financeiro.
- A base avaliativa oficial do Município, somada ao reajuste monetário por índice oficial e ao rateio variável dos insumos de uso comum (QMCL), constitui metodologia suficiente para assegurar a justa remuneração do bem público sem onerar os cofres municipais com novas contratações periciais de emergência.

Ainda em atenção ao princípio da justa remuneração do patrimônio público e da vedação ao enriquecimento sem causa de terceiros em detrimento do erário, promoveu-se a atualização monetária dos valores fixados nos laudos oficiais por meio da aplicação do índice **IGP-M/FGV (*Índice Geral de Preços - Mercado*)**, acumulado a contar do período da avaliação inicial até o mês de julho de 2026 (07/2026).

O montante financeiro total a ser arrecadado por cada credenciada é composto pela soma de duas parcelas de preços:

- I. Parcela Mensal de Ocupação: Valor fixado por metro quadrado (m^2) multiplicado pela área física (m^2) efetivamente outorgada/destinada à credenciada, corrigido pelo IGP-M/FGV até 07/2026.
- II. Quota de Manutenção, Conservação e Limpeza (QMCL): Valor mensal rateado destinado à cobertura proporcional das despesas de infraestrutura, limpeza de áreas comuns, utilidades e manutenção predial do terminal aeroportuário.

Da correspondência dos valores com a Unidade Fiscal Municipal – UFM

Para fins de composição e definição dos valores unitários dos serviços previstos neste Termo de Referência, considera-se como referência a Unidade Fiscal Municipal – UFM vigente para o exercício de 2026, no valor de R$ 63,79[3].

[3] https://leis.org/municipais/pr/cascavel/lei/decreto/2025/20059/decreto-n-20059-2025-dispoe-sobre-a-atualizacao-da-unidade-fiscal-do-municipio-para-o-exercicio-de-2026

Os valores unitários estabelecidos por metro quadrado (m²) correspondem a frações da UFM, conforme demonstrado abaixo:

R$ 57,28/m² corresponde a 89,79% de 1 (uma) UFM, considerando a relação entre o valor unitário e o valor da UFM vigente em 2026;

R$ 7,77/m² corresponde a 12,18% de 1 (uma) UFM, considerando a mesma referência.

Dessa forma, os valores unitários utilizados para a execução dos serviços estão vinculados ao valor da UFM vigente no exercício de 2026, observando-se a seguinte relação:

$$R\$\ 57{,}28 \div R\$\ 63{,}79 \times 100 = \mathbf{89{,}79\%}$$

$$R\$\ 7{,}77 \div R\$\ 63{,}79 \times 100 = \mathbf{12{,}18\%}$$

A utilização da UFM como parâmetro permite estabelecer uma referência objetiva para a composição dos valores unitários por m², proporcionando maior transparência e uniformidade na definição dos preços dos serviços a serem contratados.

Estimativa Global de Arrecadação com credenciamento em todas as áreas:

Item	Descrição	Unidade de medida	QTDE	VALOR DO M² EM R$	VALOR MENSAL R$
01	SALA COMPANHIA ÁREA – CHECK-IN/CHECK-OUT	M²	50,20	57,28	2.875,46
02	SALA DE APOIO (BACKOFFICE) – AREA EDIFICADA	M²	54,96	57,28	3.148,11
03	SALA DE APOIO (BACKOFFICE) – AREA RESTRITA DE SEGURANÇA	M²	14	57,28	801,92
04	MANUTENÇÃO – AREA NÃO EDIFICADA	M²	780	7,77	6.060,60

8. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A solução como um todo abrange a realização de procedimento auxiliar - Credenciamento, de Companhias Aéreas e Prestadores de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA), com fundamento no Art. 74, Inciso IV da Lei Federal nº 14.133/2021 combinado com o Art. 79, inciso I.

O Edital de Credenciamento permanecerá aberto por até 12 (doze) meses, possibilitando o ingresso contínuo de novos interessados, a qualquer tempo, durante a vigência do Edital.

Trata-se de objeto comum, vez que é identificado por características comuns, a partir de temos usuais de mercado.

O processo em tela não exige sigilo.

A vigência do Termo de Permissão será de 05 (cinco) anos, prorrogável nos termos do Art. 110 – I, da Lei nº 14.133/2021.

Considerando que a Permissão é continuada, a vigência plurianual é economicamente mais vantajosa para a Administração, vez que contribui para que se evite desperdício de recursos em novos e sucessivos processos com contratos mais curtos.

Comissão de Credenciamento

A Comissão de Credenciamento efetuará os procedimentos necessários à habilitação dos Permissionários (Pessoas Jurídicas), os quais serão convocados para a assinatura do Termo de Permissão.

Garantia de contratação

A presente contratação não exige a prestação da garantia prevista no Artigo 96 e seguintes da Lei nº 14133/2021, dada a natureza do objeto e o fato de tratar-se de atividade econômica explorada por particulares mediante recolhimento mensal de valores aos cofres municipais.

Reajuste

O valor da Parcela Mensal de Uso, fixado no Termo de Permissão de Uso Oneroso, será atualizado monetariamente conforme a variação da Unidade Fiscal Municipal – UFM do Município de Cascavel. A atualização do valor do metro quadrado (m^2) será aplicada a partir do valor mensal referente a janeiro do ano correspondente, acompanhando a publicação do Decreto Municipal que fixar o novo valor nominal da UFM para o exercício, aplicando-se de imediato a proporção equivalente estipulada neste Termo de Referência.

A adoção da UFM como parâmetro de atualização garante a manutenção do valor real da receita patrimonial vinculada a indicador fiscal oficial do Município, assegurando objetividade, transparência e isonomia entre os permissionários do Aeroporto Regional do Oeste.

9. JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

Não se aplica parcelamento da solução, considerando a natureza indivisível do objeto e o modelo de credenciamento adotado.

10. DECLARAÇÃO DE NÃO FRACIONAMENTO DE DESPESA

A presente contratação não caracteriza fracionamento de despesa, por tratar-se de delegação de atividade econômica de interesse público, com geração de receita ao Município.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

Como resultado, pretende-se:

- A continuidade da prestação dos serviços de suporte ao transporte aéreo e das operações comerciais no terminal e pátio do Aeroporto Regional do Oeste – Cel. Adalberto Mendes da Silva;
- A ampliação do número de prestadores e operadoras regularizadas, conferindo maior segurança operacional (*Safety* e AVSEC) aos passageiros e à infraestrutura aeroportuária;

18

- Combater a prestação clandestina ou irregular de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATAs) e a ocupação não autorizada de áreas operacionais no aeródromo;
- Fomento à competitividade e estímulo à livre concorrência entre as companhias aéreas e empresas de serviços auxiliares, resultando em benefícios diretos aos usuários, em especial na melhoria da qualidade do atendimento, ampliação da oferta de voos e modicidade tarifária;
- Maior capilaridade e capacidade operacional do terminal, permitindo o atendimento eficiente a diferentes rotas, malhas aéreas regionais e demandas de *ground handling*;
- Redução do risco de descontinuidade nas operações aeroportuárias, especialmente em casos de alteração de malha, desistência ou inexecução contratual por parte de alguma operadora ou prestadora de serviço;
- Mitigação total do risco de monopólio ou oligopólio no uso das instalações físicas e operacionais do aeródromo, franqueando o acesso não excludente a todos os agentes regulados que preencham os requisitos da ANAC;
- Estabelecer critérios padronizados de qualidade, segurança e preço, assegurando isonomia e transparência.

12. PROVIDÊNCIAS A ADOTAR PELA ADM. PREVIAMENTE A CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

Para a celebração e execução do Termo de Permissão de Uso, serão adotadas as seguintes providências prévias e contínuas:

- Manutenção contínua dos serviços de limpeza, conservação e reparos cabíveis nas áreas operacionais até a sua efetiva entrega, garantindo plenas condições de uso pelo credenciado;
- Validação prévia da regularidade cadastral e operacional da empresa junto aos sistemas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Capacitação e atualização constante dos servidores municipais e agentes aeroportuários quanto às normas de segurança da aviação civil (AVSEC e SGSO).
- Designação prévia e formal dos Fiscais e do Gestor da Permissão de Uso.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Entende-se como contratações interdependentes aquelas cujo objeto se relaciona direta ou indiretamente, de forma que a execução de uma depende da outra para atingir os objetivos operacionais do aeroporto.

No caso do objeto deste certame, o plantio/implementação da grama, os serviços são fundamentais para o gerenciamento de risco de fauna, garantindo a segurança operacional das operações aéreas e a adequada utilização das áreas internas do aeroporto. Consequentemente, apresentam interdependência direta com:

Permissões de uso das companhias aéreas, cuja operação segura depende de condições mínimas adequadas das áreas verdes e da infraestrutura aeroportuária, que são:

- Dispensa nº 10/2020 – Gol Linhas Aéreas S.A.;

- Dispensa nº 14/2020 - Azul Linhas Áreas Brasileiras S.A.;

- Dispensa nº 03/2022 – Latam Airlines Brasil

Permissões de uso de hangares, que utilizam a mesma infraestrutura interna e requerem manutenção das áreas adjacentes para funcionamento seguro e eficiente, que são:

CONCORRÊNCIA Nº 01/2016:

- NEXT AVIATION -SERVIÇOS AERONAUTICOS LTDA - TPU nº 083/2017

- PARANOA TRATORES LTDA - TPU nº 084/2017

- PEDRO MUFFATO & CIA LTDA.- TPU nº 085/2017

- IRMAOS MUFFATO CIA LTDA.- TPU nº 086/2017

- SYNCJET - SERVICOS AERONÁUTICOS EIRELI. - TPU nº 087/2017

- O. M. ANDERLE. - TPU nº 088/2017

- FJ MANTOVANI EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA e PARQUE DAS FLORES EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA. - TPU nº 89/2017

- WEST WINGS ESCOLA DE AVIACAO LTDA - TPU nº 90/2017

- CASCAVEL MÁQUINAS AGRÍCOLAS LTDA. - TPU nº091/2017

- JOTA ELE CONSTRUÇÕES CIVIS S.A. - TPU nº 092/2017

CONCORRÊNCIA Nº 01/2022:

- RODOMOURA FREIOS INDUSTRIA DE IMPLEMENTOS RODOVIARIOS EIRELI – TPU Nº 11/2022

- ISL IMPORTACAO E EXPORTACAO INDUSTRIA E COMERCIO LTDA - – TPUs Nº 13 e 14/2022

- MDX AGRONEGOCIO LTDA - – TPUs Nº 15e 16/2022.

14. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

Como medidas mitigadoras para os impactos ambientais decorrentes das operações em pátio, do atendimento de solo às aeronaves (*ground handling*) e da ocupação das áreas do terminal, em consonância com as normas da ANAC e o Plano de Gestão Ambiental do Aeroporto, adotar-se-á:

- manutenção preventiva e conservação contínua dos veículos de apoio solo, equipamentos operacionais e instalações físicas outorgadas;
- Incentivo à utilização de veículos e equipamentos elétricos ou menos poluentes nas operações de atendimento terrestre e movimentação de carga/bagagem;
- Planejamento racional e otimização do tráfego interno de veículos no pátio de manobras, reduzindo os tempos de deslocamento, o tempo de motores em *idle* (marcha lenta) e a emissão de gases do efeito estufa, demandando exigência de manutenção preventiva;

- Fiscalização contínua pelas equipes do aeroporto quanto às condições de conservação dos equipamentos, veículos e áreas permissionadas às credenciadas.
- Prevenção e combate ao acúmulo de detritos no pátio (*FOD - Foreign Object Debris*), mediante inspeção e segregação adequada nas áreas operacionais;

15. VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Com base na análise realizada neste Estudo Técnico Preliminar, é possível afirmar que a solução, no modelo proposto, para a seleção por meio de Credenciamento das Companhias Aéreas e Prestadores de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA) é viável e necessária para atender as demandas da TRANSITAR.

Cascavel, 10 de julho de 2026.

Elaborado por:

Sandra Luisa Covatti
Matrícula nº 109-01

Vanderlei Demétrio
Matrícula nº 148-01

Aprovado por:

Jocemara Lopes
Diretora do Departamento de Administração Aeroportuária