



**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

**ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA)**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Sumário**

1.	Introdução .....	2
2.	Definições .....	2
3.	Objeto da Concessão .....	3
4.	Complexo Aeroportuário.....	4
5.	Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária .....	5
6.	Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros.....	8
7.	Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária .....	12
8.	Plano de Gestão da Infraestrutura .....	35
9.	Da Qualidade de Serviço .....	41

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

## 1. Introdução

### 1.1 O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA):

- 1.1.1. detalha e especifica o objeto da concessão;
- 1.1.2. delimita os Complexos Aeroportuários;
- 1.1.3. estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária;
- 1.1.4. estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura;
- 1.1.5. estabelece o nível de serviço para os Terminais de Passageiros;
- 1.1.6. define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI);
- 1.1.7. delimita os Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS);
- 1.1.8. prevê a metodologia de definição do Fator Q;
- 1.1.9. estabelece os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas.

## 2. Definições

### 2.1 Para os fins do presente PEA, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

- 2.1.1 **ACI:** Avaliação das Condições das Instalações, um dos relatórios componentes do PGI;
- 2.1.2 **Demanda Prevista:** demanda projetada pela Concessionária no PGI;
- 2.1.3 **Especificações mínimas da Infraestrutura Aeroportuária:** diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento das infraestruturas aeroportuárias;
- 2.1.4 **Hora Pico:** a 30ª (trigésima) hora rodada mais movimentada dentro de um ano civil;
- 2.1.5 **IFR:** *Instrument Flight Rules* (Regras de Voo por Instrumentos);
- 2.1.6 **PNAE:** Passageiro com necessidade de assistência especial, conforme definido na Resolução ANAC n.º 280/2013, ou outra que vier a substituí-la;
- 2.1.7 **PMI:** Programa de Melhorias da Infraestrutura; um dos relatórios componentes do PGI;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 2.1.8 **Revisão Antecipada do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária em decorrência da variação da demanda efetiva em relação à Demanda Prevista, nos termos do item 8.4 deste PEA;
  - 2.1.9 **Revisão Ordinária do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária a cada 5 (cinco) anos contados de qualquer dos seguintes eventos: primeira apresentação do PGI ou última Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI;
  - 2.1.10 **Revisão Voluntária do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária de maneira espontânea e anterior ao período de 5 (cinco) anos previsto para a Revisão, Ordinária ou Antecipada, do PGI.
- 2.2 Sem prejuízo das definições acima, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos escritos neste PEA com a inicial em maiúscula e nele não definidos terão o significado fixado no capítulo Definições do Contrato.

### **3. Objeto da Concessão**

- 3.1 Constitui objeto da Concessão dos Complexos Aeroportuários a execução das seguintes atividades, que devem ser cumpridas pela Concessionária durante todo o prazo da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações previstas no Contrato:
- 3.1.1 A prestação dos serviços de embarque, desembarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme descrito no Anexo 4 – Tarifas, bem como todos os demais serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária;
  - 3.1.2 A exploração eficiente dos Complexos Aeroportuários, de forma a obter Receitas Não Tarifárias e disponibilizar aos Usuários a infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento dos Complexos Aeroportuários;
  - 3.1.3 A manutenção de todas as instalações, bens e equipamentos existentes e implementados nos Complexos Aeroportuários, conforme a legislação e regulamentação em vigor;
  - 3.1.4 A execução das melhorias no prazo previsto neste PEA, com vistas a ampliar e adequar a infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários e a qualidade dos serviços prestados aos Usuários;
  - 3.1.5 O pleno atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e ao nível de serviço previsto neste PEA durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, mediante a realização de investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários; e

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.6 O provimento de capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, vias de acesso, dentre outras.
- 3.2 Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, inclusive quando prestados por meio da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA), a aquisição, instalação, operação e manutenção dos equipamentos relacionados aos seguintes serviços e facilidades:
- 3.2.1 Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);
- 3.2.2 Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);
- 3.2.3 Meteorologia (MET);
- 3.2.4 Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM);
- 3.2.5 Busca e Salvamento (SAR); e
- 3.2.6 Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta), que são de responsabilidade da Concessionária.
- 3.3 A Concessionária será responsável pelos custos decorrentes da eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 3.2.1 a 3.2.6, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária ou exigência contratual, inclusive a construção de novas instalações com características construtivas similares às instalações desativadas, com toda a infraestrutura necessária e suficiente para que os equipamentos de responsabilidade do Poder Público estejam aptos a operar.
- 3.4 A Concessionária poderá, após anuência prévia do órgão competente, realizar investimentos e benfeitorias relacionadas aos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos, ressalvado que sob nenhuma hipótese fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

## **4. Complexo Aeroportuário**

- 4.1 A situação jurídica dos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos objeto do presente Contrato é a seguinte:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 4.1.1 A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice E deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.
- 4.1.2 As áreas civis utilizadas pelo Comando da Aeronáutica - COMAER para a prestação dos serviços de navegação aérea submetem-se ao regime da Portaria Conjunta nº 06/SAC de 05 de setembro de 2018 atualizada pela Portaria DECEA nº 77/DGCEA, de 31 de maio de 2019.
- 4.1.3 Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Contrato, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E.
  - 4.1.3.1 A transferência à Concessionária da posse da área descrita do item 4 do Apêndice E será condicionada à conclusão do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo.
- 4.1.4 Para fins do disposto no item anterior, no caso de divergência de dimensões entre as áreas delimitadas nas plantas constantes do Apêndice F deste PEA em relação a áreas aeroportuárias objeto das matrículas cartoriais citadas no Apêndice E, considera-se como objeto da concessão aquela delimitada nas referidas plantas.
- 4.1.5 A concessionária deverá buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse de áreas aeroportuárias, nos casos de ações judiciais já ajuizadas pela Infraero com tal objeto.
- 4.1.6 Durante todo o prazo da concessão, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional.
- 4.1.7 Caberá à Concessionária transferir para a União Federal a propriedade de todas as áreas adquiridas para a expansão do Sítio Aeroportuário, durante a vigência do Contrato de Concessão, sendo que, após concretizada a aquisição, terá até 180 (cento e oitenta) dias para finalizar os processos de transferência de titularidade, compreendidos todos os encaminhamentos referentes aos serviços cartoriais para o devido registro formal do imóvel, bem como arcar com as correspondentes despesas.

## **5. Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.
  - 5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.
- 5.2 Os terminais de passageiros deverão oferecer conforto ambiental aos Usuários, em especial, confortos térmico, acústico, luminoso e ergonômico.
- 5.3 Os terminais de passageiros deverão ser dotados dos equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, sistema de sonorização e mobiliários ergonômicos, incorporando as melhores práticas nacionais e internacionais em edificações similares.
- 5.4 Nos terminais de passageiros, as circulações internas nos componentes operacionais e entre eles deverão ser capazes de atender adequadamente aos Usuários, além de proporcionar visão desobstruída e percursos desimpedidos e simplificados.
  - 5.4.1 Os corredores, conectores, portas e demais ligações devem dispor de espaços suficientes para comportar, de maneira desimpedida, os diferentes sentidos de fluxo e situações como deslocamentos de pessoas com e sem carrinhos de bagagens, com e sem bagagens de mão, PNAE, entre outros.
  - 5.4.2 A avaliação do adequado dimensionamento das áreas de circulação se dá com base na sua largura efetiva e da demanda dos Usuários na Hora Pico.
  - 5.4.3 As áreas comerciais, mobiliários e equipamentos não devem impactar significativamente a mobilidade dos Usuários nas áreas de espera.
- 5.5 O planejamento e a operação dos terminais de passageiros deverão considerar a distância que os passageiros percorrerão nos fluxos operacionais existentes, como embarque, desembarque e conexão.
  - 5.5.1 No caso de haver grandes distâncias a serem percorridas nos terminais pelos passageiros nos fluxos de embarque, desembarque e conexão, deverão ser disponibilizadas alternativas para auxiliar o deslocamento de pessoas, como esteiras rolantes, veículos motorizados, opções de trajetos mais curtos aos PNAE e a outros Usuários com dificuldades de locomoção, facilidades e fluxos simplificados aos passageiros em conexão, entre outros.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 5.6. Os terminais de passageiros deverão possuir sistemas, instalações e equipamentos para circulação vertical, como escadas fixas, escadas rolantes e elevadores, que permitam o atendimento adequado ao fluxo de Usuários.
- 5.7. Nas salas de embarque de terminais de passageiros, deverá ser provido espaço adequado e suficiente para formação de filas pré-embarque, próximo aos portões de embarque, de forma que a identificação das filas seja simplificada e que não haja confluência entre filas, entre filas e áreas de circulação e entre filas e elementos estruturais, mobiliário ou áreas comerciais adjacentes.
- 5.8. Nos componentes operacionais de terminais de passageiros em que haja formação de filas para atendimento, deverão ser delimitados espaços adequados entre as áreas destinadas à formação de filas e os postos de atendimento, considerando o comportamento dos Usuários e as dimensões das bagagens e/ou dos carrinhos de bagagens.
- 5.9. Os terminais de passageiros deverão dispor de sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente para orientar adequadamente os Usuários em suas necessidades (*wayfinding*).
- 5.9.1 A sinalização deverá obedecer a uma ordem hierárquica, tendo preferência as necessidades operacionais em relação às comunicações comerciais.
- 5.10. As instalações, os equipamentos e a operação dos sistemas de processamento de bagagens devem atender adequadamente aos usuários, observando os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e generalidade.
- 5.11. As áreas de triagem e/ou de conexão de bagagens e cargas devem ser adequadamente dimensionadas, buscando a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio, de maneira adequada aos procedimentos de operação em solo.
- 5.12. As vias internas ao sítio aeroportuário de acesso aos terminais de passageiros, aos estacionamentos de veículos e às demais infraestruturas deverão dispor de iluminação adequada e sinalização horizontal e vertical clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.
- 5.13. Os estacionamentos de veículos deverão dispor de demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.
- 5.14. O dimensionamento dos meios-fios para embarque e para desembarque de Usuários deverá considerar o tempo de utilização dos componentes e os diferentes modos de transporte utilizados para acessar os terminais de passageiros, prevendo espaços e condições para o atendimento adequado aos Usuários.
- 5.15. A integração do sistema de acesso aos terminais de passageiros com os diversos modos de transporte urbano deverá ser objeto de estudo quando da elaboração dos anteprojetos e do PGI, os quais deverão, durante toda a Concessão, no que couber ao aeroporto, prever os espaços e infraestrutura para que essa integração ocorra de forma eficiente e simplificada ao Usuário.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 5.16 Os requisitos, especificações e procedimentos não detalhados neste Contrato deverão seguir a regulamentação específica do setor e, subsidiariamente, as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e de outras entidades ou referências técnicas de reconhecimento internacional no tema.
- 5.17 Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 5.1. a 5.16.

## **6. Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros**

- 6.1. O atendimento ao nível de serviço dos terminais de passageiros dar-se-á pela disponibilização de capacidade de processamento de passageiros igual ou superior à demanda de passageiros na Hora Pico de cada um dos componentes operacionais que compõem o terminal de passageiros e, para os aeroportos da enquadrados na Faixa 2, pelo processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) em percentual igual ou superior ao mínimo estabelecido neste PEA.
- 6.1.1 O nível de serviço adequado deve ser garantido a todos os Usuários, por meio da disponibilização de áreas, equipamentos e sistemas associados em todos os componentes operacionais, inclusive em parte deles, aplicando-se à parte o mesmo requisito estabelecido para o todo.
- 6.1.2 A avaliação de nível de serviço considerará eventual indisponibilidade de área, equipamento, sistema ou instalação necessários ao adequado atendimento aos Usuários do aeroporto, conforme requerido nas Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária.
- 6.1.3 A avaliação do nível de serviço observará a aplicabilidade dos parâmetros ao porte do aeroporto, conforme estabelecido no Apêndice A.
- 6.2. A Hora Pico corresponde à 30ª hora rodada mais movimentada no ano civil.
- 6.2.1 Entende-se por 30ª hora rodada mais movimentada a hora que apresenta a 30ª maior razão entre a demanda e capacidade de processamento de passageiros.
- 6.3. A capacidade de processamento de passageiros dos componentes operacionais que compõem os terminais de passageiros é calculada de acordo com os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, conforme disposto na Tabela 1 e nos itens 6.4 a 6.8.

Tabela 1 – Parâmetros Mínimos de Dimensionamento

Componente	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	Internacional

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Saguão de embarque: espaço mínimo por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo médio de ocupação (min)	m <sup>2</sup> /ocup.	2,3	2,3
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	20	20
Saguão de desembarque: espaço mínimo por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo médio de ocupação (min)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	15	25
Check-in e despacho de bagagens: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação no componente (min) na área destinada à formação de filas	m <sup>2</sup> /pax	1,3	1,8
	min	20	30
Inspeção de segurança: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	1,0	1,0
	min	10	15
Emigração: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min	-	10
Imigração: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min	-	10
Aduana: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /ocup	-	1,7
	min	-	10
Sala de embarque de atendimento em posições próximas (pontes de embarque): espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax), tempo médio de ocupação no componente (min), percentual mínimo de assentos oferecidos	m <sup>2</sup> /pax	2,3	2,3
	min	40	60
	%	70	70
Sala de embarque de atendimento em posições remotas: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax), tempo médio de ocupação no componente (min), percentual mínimo de assentos oferecidos	m <sup>2</sup> /pax	2,3	2,3
	min	40	60
	%	70	70

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Sala de desembarque: espaço mínimo por passageiro (m²/pax); tempo médio de ocupação no componente (min)	m²/pax	1,7	1,7
	min	20	45

**6.4. Cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo:**

- 6.4.1 O cálculo da capacidade de processamento de passageiros na Hora Pico, em termos de espaço mínimo por passageiro (ou ocupante), dos componentes operacionais de saguão de embarque, saguão de desembarque, check-in e despacho de bagagens, inspeção de segurança, emigração, imigração, aduana, sala de embarque de atendimento em posições próximas, sala de embarque de atendimento em posições remotas e sala de desembarque, é dado pela seguinte equação:

$$CHp_i = \frac{Ad_i}{Emp_i * To_i} * 60$$

*Equação 1*

Onde:

CHp<sub>i</sub>: capacidade na Hora Pico do componente “i” (pax/hora);

Ad<sub>i</sub>: área disponível no componente “i” (m²);

Emp<sub>i</sub>: espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m²/pax);

To<sub>i</sub>: tempo de ocupação no componente “i” (min).

- 6.4.2 A área disponível no componente (Ad<sub>i</sub>) considera apenas as áreas líquidas estritamente operacionais, efetivamente utilizadas pelos Usuários para espera e/ou formação de filas, a depender do componente operacional analisado.

- 6.4.2.1 Não incluem nas áreas disponíveis desses componentes (Ad<sub>i</sub>) as áreas de circulação horizontal e vertical, espaços ocupados por equipamentos, sistemas, elementos decorativos ou áreas de estoque de carrinhos de bagagem, áreas de banheiros, componentes estruturais e instalações prediais, espaços inacessíveis pelos passageiros, áreas ocupadas por concessões comerciais e áreas de controle de bilhetes para embarque.

**6.5. Cálculo da capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação:**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 6.5.1 O cálculo da capacidade de processamento de passageiros na Hora Pico, em termos de tempo máximo de ocupação, dos componentes operacionais de check-in e despacho de bagagens, inspeção de segurança, emigração, imigração e aduana, é dado pela seguinte equação:

$$CHp_i = N * \frac{60}{T_{sec}} * (60 + To_i)$$

*Equação 2*

Onde:

CHp: capacidade na Hora Pico do componente “i” (pax/hora);

N: número de equipamentos e sistemas associados ao componente;

To<sub>i</sub>: tempo de máxima ocupação no componente “i” (minutos);

T<sub>sec</sub>: tempo médio de processamento por passageiro (segundos).

- 6.5.2 A Concessionária deverá apresentar relatório de desempenho dos equipamentos e sistemas associados aos componentes operacionais de processamento, de forma a aferir o tempo médio de processamento por passageiro (Tsec) em cada componente operacional.
- 6.5.3 Para aferição do tempo médio de processamento por passageiro (Tsec), a ANAC poderá exigir a contratação de empresa especializada independente, a ser contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.
- 6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, a ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 6.7. Processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque)**
- 6.7.1 A partir do início da Fase II de execução do Contrato de Concessão, para aeroportos enquadrados na Faixa 2, o percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a 70% (setenta por cento) da movimentação total de passageiros processados em terminais de passageiros.
- 6.7.1.1 O percentual de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) será calculado conforme a equação:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

$$\%P = \frac{P}{T - X - Y - Z} \times 100$$

%P: Percentual de passageiros processados em pontes de embarque no ano civil;

P: Número de passageiros processados em pontes de embarque no ano civil;

T: Número total de passageiros processados nos terminais de passageiros no ano civil;

X: Número total de passageiros processados em terminais de passageiros no ano civil que tenham sido transportados em aeronaves cujas características físicas impediam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado;

Y: número de passageiros, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no ano civil, de voos de retorno ou alternado, e que não tenham sido processados em ponte de embarque;

Z: número de passageiros, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no ano civil, cujos voos de chegada e partida tenham sido realizados em uma mesma posição remota, com tempo permanência igual ou inferior a 30 minutos.

**6.8 Sistemas de processamento de bagagens**

6.8.1 As instalações, equipamentos e sistemas de processamento de bagagens devem ser dimensionados de forma a atender à demanda Hora Pico, nos processos de despacho ou restituição de bagagens de passageiros domésticos e internacionais, com origem, destino ou conexão no aeroporto.

**6.9. Atualização e revisão de parâmetros mínimos de dimensionamento**

6.9.1 A cada revisão do PGI, a relação visitante-acompanhante por passageiro nos componentes operacionais de saguão de embarque e saguão de desembarque e os tempos médios de ocupação dos componentes operacionais de saguão de embarque, saguão de desembarque, sala de embarque de atendimento em posições próximas, sala de embarque de atendimento em posições remotas e sala de desembarque poderão ser atualizados por meio de pesquisa e observação dos Usuários do aeroporto nos horários de pico.

6.9.2 Os demais parâmetros utilizados no cálculo da capacidade de processamento de passageiros poderão ser revisados durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão.

**7. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****BLOCO RJ/MG****Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ (SBRJ)**

- 7.1 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.1.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.
- 7.1.2 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito no item 7.1.1 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.2 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.2.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.2.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

7.2.2.2 A pista de pouso e decolagem deverá ser provida de luzes de zona de toque simples nas duas cabeceiras.

7.2.2.3 Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC.

7.2.2.4 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.2.3 Adequar as pistas de táxi aos requisitos regulamentares de projeto para a aeronave crítica em operação, de modo a permitir a trajetória completa de táxi, até o final da fase 1B do contrato de concessão.

7.3 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

7.3.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

7.3.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto Tenente Coronel César Bombonato – Uberlândia/MG (SBUL)**

7.4 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.4.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.4.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 7 (sete) posições código “C”.
- 7.4.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.4.1 e 7.4.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.5 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
  - 7.5.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
  - 7.5.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
    - 7.5.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
  - 7.5.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.6 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
  - 7.6.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
  - 7.6.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Aeroporto Mário Ribeiro – Montes Claros/MG (SBMK)**

- 7.7 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.7.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.
  - 7.7.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 4 (quatro) posições código “C”.
  - 7.7.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.7.1 e 7.7.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.8 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.8.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
  - 7.8.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
    - 7.8.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.8.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.9 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.9.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.9.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto Mario de Almeida Franco – Uberaba/MG (SBUR)**

- 7.10 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.10.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.
- 7.10.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.
- 7.10.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.10.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.10.1 e 7.10.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.11 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.11.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.11.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.11.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.11.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.12 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.12.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.12.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Aeroporto de Jacarepaguá – Roberto Marinho (SBJR)**

7.13 A Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

7.13.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.

7.13.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 2B, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

7.13.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 2B e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.13.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.13.4 Prover um Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio de acordo com os requisitos regulamentares aplicáveis das aeronaves que operam no aeródromo.

**BLOCO NORTE II****Aeroporto Internacional de Belém – Val de Cans – Júlio Cezar Ribeiro (SBBE)**

7.14 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.14.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

- 7.14.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 15 (quinze) posições código “C” e 2 (duas) posições código “E”.
- 7.14.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.14.1 e 7.14.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.15 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar o seguinte investimento em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacional no prazo estabelecido no item de que trata a obrigação:
- 7.15.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.15.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.15.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.15.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.16 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.16.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.16.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre – Macapá/AP (SBMQ)**

- 7.17 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

- 7.17.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

- 7.17.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.

- 7.17.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.17.1 e 7.17.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

- 7.18 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

- 7.18.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.

- 7.18.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.18.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.18.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.19 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.19.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.19.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**BLOCO SP/MS/PA****Aeroporto de Congonhas – São Paulo (SBSP)**

- 7.20 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.20.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.
- 7.20.2 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito no item 7.20.1 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.21 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.21.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.21.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.21.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.21.2.2 A pista de pouso e decolagem deve ser provida de luzes de zona de toque simples nas duas cabeceiras.
- 7.21.2.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.21.3 Adequar as pistas de táxi aos requisitos regulamentares de projeto para a aeronave crítica em operação, de modo a permitir a trajetória completa de táxi, até o final da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.22 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.22.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.22.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Aeroporto de Campo Grande – Campo Grande/MS (SBCG)**

7.23 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

- 7.23.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.
  - 7.23.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 11 (onze) posições código “C”.
  - 7.23.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.23.1 e 7.23.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.24 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.24.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
  - 7.24.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
    - 7.24.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.24.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.25 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.25.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.25.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto de Campo de Marte – São Paulo/SP (SBMT)**

- 7.26 A Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.26.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.26.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 2B, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.26.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 2B e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.26.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.26.4 Prover um Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio de acordo com os requisitos regulamentares aplicáveis das aeronaves que operam no aeródromo.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Aeroporto de Corumbá – Corumbá/MS (SBCR)**

- 7.27 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.27.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.
- 7.27.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.
- 7.27.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 4 (quatro) posições código “C”.
- 7.27.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.27.1 e 7.27.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.28 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.28.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.28.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.28.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.28.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.29 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.29.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.29.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto Internacional de Ponta Porã/MS (SBPP)**

- 7.30 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:
- 7.30.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.

7.30.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.

7.30.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.

7.30.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.30.1 e 7.30.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

7.31 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

7.31.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.

7.31.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

7.31.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.31.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.32 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.32.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.
- 7.32.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto Maestro Wilson Fonseca – Santarém/PA (SBSN)**

- 7.33 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

- 7.33.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.
  - 7.33.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 5 (cinco) posições código “C”.
  - 7.33.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.33.1 e 7.33.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.34 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
  - 7.34.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
  - 7.34.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

7.34.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.34.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.35 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

7.35.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

7.35.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto de João Corrêa da Rocha – Marabá/PA (SBMA)**

7.36 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.36.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

7.36.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 4 (quatro) posições código “C”.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.36.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.36.1 e 7.36.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.37 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.37.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.37.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.37.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.37.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.38 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.38.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de equilíbrio econômico-financeiro.
- 7.38.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto de Carajás – Parauapebas/PA (SBCJ)**

- 7.39 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

- 7.39.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.
- 7.39.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.
- 7.39.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.
- 7.39.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.39.1 e 7.39.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.40 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.40.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.40.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

7.40.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.40.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.41 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

7.41.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

7.41.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

**Aeroporto de Altamira – Altamira/PA (SMHT)**

7.42 Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.42.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.42.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.
- 7.42.2 Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.
- 7.42.3 Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.42.1 e 7.42.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.
- 7.43 Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:
- 7.43.1 Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão.
- 7.43.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.
- 7.43.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.
- 7.43.3 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.
- 7.44 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.
- 7.44.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 7.44.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.
- 7.45 Os prazos a que se referem os itens 7.1 a 7.44 poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de:
- 7.45.1 Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e
  - 7.45.2 Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.
  - 7.45.3 Atraso na execução das obras decorrente de demora na liberação das áreas, ainda que por período inferior ao previsto no item 5.2.4 do Contrato de Concessão.
  - 7.45.4 Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 7.45, comprometerem a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato, observados os itens 5.2.1 e 5.2.3 do Contrato de Concessão.
- 7.46. Para a Fase II do Contrato, deverão ser realizados os investimentos de adequação da infraestrutura aeroportuária, em especial, em terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso, de forma a prover capacidade adequada para o atendimento da demanda de passageiros, veículos e aeronaves.

## **8. Plano de Gestão da Infraestrutura**

- 8.1. O objetivo do PGI é assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, ao nível de serviço estabelecido e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período da concessão.
- 8.2. A Concessionária deverá apresentar à ANAC o primeiro Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para cada aeroporto do Bloco, em até 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de eficácia do Contrato.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 8.3. A Concessionária deverá apresentar a Revisão Ordinária do PGI de cada aeroporto a cada 5 (cinco) anos, contados a partir da data de apresentação do primeiro PGI ou a partir da última Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI.
- 8.4. A Concessionária deverá apresentar a Revisão Antecipada do PGI sempre que:
- 8.4.1 a demanda efetiva de passageiros na Hora Pico variar mais que 30% (trinta por cento) em relação à Demanda Prevista no PGI vigente para o mesmo período;
- 8.4.2 a movimentação efetiva de aeronaves mensurada anualmente exceder em 10% (dez por cento) a Demanda Prevista no PGI vigente para o mesmo período.
- 8.5. A Concessionária poderá realizar a Revisão Voluntária do PGI, no todo ou em partes, sempre que julgar oportuno.
- 8.6. Ao apresentar o PGI, a Concessionária poderá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.5 do Contrato, demonstrar que o mesmo foi apresentado aos Usuários interessados do aeroporto.
- 8.7. O PGI deverá estar condizente a todas as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária.
- 8.8. A Concessionária deverá assegurar que o PGI é consistente com os demais planos ou programas existentes para o aeroporto.
- 8.9. O PGI deverá apresentar os seguintes relatórios: Avaliação das Condições das Instalações (ACI), Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) e Caderno de Plantas.
- 8.10. Avaliação das Condições das Instalações:**
- 8.10.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), incluindo registro fotográfico, contemplando as instalações e sistemas de grande porte do aeroporto.
- 8.10.2 As instalações avaliadas devem ser classificadas conforme disposto na Tabela 2.

Tabela 2 – Avaliação das Condições das Instalações

<b>Condição</b>	<b>Descrição</b>
Bom	Boas condições operacionais; poucas ou nenhuma deficiência ou não conformidade; padrões de desempenho excedidos ou atendidos.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Razoável	Pequenas deficiências ou não conformidades; a maioria dos padrões de desempenho atendidos; algumas melhorias ou ações corretivas devem ser consideradas identificadas e consideradas, em médio/longo prazo.
Ruim	Significativas deficiências ou não conformidades, falha no cumprimento dos padrões de desempenho; melhorias ou ações corretivas devem ser realizadas no curto prazo.

8.10.3 Deverão ser inspecionadas minimamente as instalações listadas na Tabela 3.

Tabela 3 – Instalações a serem avaliadas

Instalações	Requisito
Terminais de Passageiros	Inspecionar os componentes operacionais dos terminais de passageiros, avaliando as condições da edificação, dos equipamentos e sistemas instalados, sob a ótica de processamento de passageiros.
Acesso viário	Inspecionar as vias de acesso aos terminais de passageiros e estacionamento de veículos, avaliando a condição do pavimento, da iluminação e da sinalização horizontal e vertical.
Estacionamento de veículos	Inspecionar os estacionamentos de veículos, avaliando as condições da edificação, do pavimento, da sinalização para Usuários e das instalações de circulação vertical, se existentes.
Terminais de Cargas	Inspecionar os terminais de cargas existentes, avaliando a condição da edificação, dos equipamentos e sistemas instalados.
Pátios de aeronaves	Inspecionar os pátios de aeronaves, avaliando a condição do pavimento e das infraestruturas instaladas (iluminação, abastecimento, energia, dentre outras).
Pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi	Inspecionar as pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, avaliando a condição do pavimento, das sinalizações horizontais e verticais e dos auxílios existentes.

8.10.4 No primeiro PGI e a na última Revisão Ordinária do PGI a ser apresentado pela Concessionária, o ACI deverá, além dos itens elencados na Tabela 3, conter avaliação sobre as instalações elencadas na Tabela 4.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Tabela 4 – Instalações a serem avaliadas – Primeiro e último PGI

<b>Instalações</b>	<b>Requisito</b>
Sistemas dos edifícios	Inspecionar os sistemas dos edifícios do Complexo Aeroportuário, incluindo os sistemas mecânicos, elétricos, de comunicação e hidráulicos.
Equipamentos	Inspecionar os equipamentos necessários para a operação do Complexo Aeroportuário (por exemplo, veículos, equipamentos de manutenção, equipamentos necessários para a operação, etc.), avaliando a condição de cada um deles.
Utilidades	Inspecionar as utilidades relevantes do Complexo Aeroportuário, incluindo galerias de águas pluviais, sistema de esgotamento sanitário, fornecimento de energia elétrica, fornecimento de água, tecnologia, automação e telecomunicações.

**8.11. Programa de Melhorias da Infraestrutura:**

8.11.1 No Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), a Concessionária deverá avaliar a capacidade atual da infraestrutura aeroportuária, apresentar a previsão de demanda e os investimentos, padrões operacionais ou melhorias programadas para assegurar que a infraestrutura será capaz de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido, as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

8.11.2 O PMI deverá apresentar previsão de demanda de aeronaves, veículos e de passageiros em termos anuais e de Hora Pico para os 20 (vinte) anos seguintes, mesmo que extrapole o prazo do Contrato de Concessão.

8.11.2.1 Deverão ser apresentadas as variáveis e premissas consideradas na previsão de demanda.

8.11.2.2 A cada Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, a previsão de demanda deverá ser atualizada e detalhada.

8.11.3 O PMI deverá identificar os momentos em que as demandas de aeronaves, veículos e passageiros ensejarão obrigação de a Concessionária iniciar investimentos, revisar procedimentos operacionais ou realizar melhorias com vistas à manutenção do nível de serviço estabelecido e do atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, constituindo estes eventos os Gatilhos de Investimento.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 8.11.3.1 Para cada Gatilho de Investimento, deverá ser apresentado o tempo necessário para a realização da intervenção com objetivo de ampliação da capacidade, recomposição do nível de serviço ou atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.
- 8.11.3.2 Para os terminais de passageiros, os Gatilhos de Investimento deverão ser avaliados para cada componente operacional, no momento em que a demanda de passageiros na Hora Pico atingir 85% da capacidade do componente, nos termos do item 1.1.32 do Contrato de Concessão.
- 8.11.3.3 Para os pátios de aeronaves, os Gatilhos de Investimento deverão ser apresentados de acordo com as características de utilização de cada pátio, considerando posições próximas e posições remotas.
- 8.11.3.4 Para o sistema de pistas, os Gatilhos de Investimento deverão ser apresentados de acordo com as características de utilização do sistema e da capacidade declarada de movimentos.
- 8.11.4 O PMI deverá apresentar a descrição das intervenções previstas de acordo com o nível de detalhamento requerido para o entendimento de cada período de investimentos, demonstrando o atendimento aos requisitos contratuais.
  - 8.11.4.1 Para os 5 (cinco) anos subsequentes à data de entrega do PGI, o PMI deverá contemplar desenhos técnicos necessários para o entendimento das intervenções no aeroporto, em especial no sistema de pistas, nos pátios de aeronaves e em todos os componentes operacionais dos terminais de passageiros, bem como as estimativas de custo e de cronograma de realização das obras.
  - 8.11.4.2 Para o período posterior ao elencado no item 8.11.4.1, o PMI deverá apresentar cenários previstos de expansão e adequação da infraestrutura contendo descrição conceitual, cronograma e custos estimados, de forma a detalhar o uso e a ocupação do sítio aeroportuário.
- 8.11.5 Mediante necessidade específica, com a finalidade de verificar a capacidade aeroportuária a ser provida nos próximos 5 (cinco) anos, a ANAC poderá solicitar, na Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, a realização de simulação computacional dos sistemas de pistas, pátios e terminais de passageiros, por meio de software dedicado e modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

8.11.6 O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto.

**8.12. Caderno de Plantas**

8.12.1 O Caderno de Plantas deverá conter desenhos técnicos que representem:

8.12.1.1 Área patrimonial do sítio aeroportuário;

8.12.1.2 Zoneamento civil / militar e zoneamento funcional;

8.12.1.3 Edificações e infraestruturas existentes no sítio aeroportuário: terminais de passageiros, estacionamento de veículos, terminais de cargas, hangares, central de utilidades, instalações de infraestrutura básica, SESCINC (Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio), áreas de exploração comercial, dentre outras;

8.12.1.4 Vias de acesso para os terminais de passageiros;

8.12.1.5 Auxílios à navegação aérea e auxílios visuais instalados nos sistemas de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi;

8.12.1.6 Fluxo de aeronaves nos sistemas de pistas, por código de aeronave, para o pouso e decolagem, por cabeceira;

8.12.1.7 Geometria dos pavimentos dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátios de aeronaves.

8.12.2 Os desenhos técnicos deverão representar a situação atual da infraestrutura aeroportuária e os cenários futuros para cada ciclo de investimentos previstos no PMI.

8.13. A ANAC utilizará o PGI para fins de monitoramento dos investimentos previstos na Concessão.

8.13.1.1 A apresentação do PGI não exige a Concessionária da verificação do atendimento aos requisitos deste PEA, com base na demanda efetivamente realizada no aeroporto.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 8.13.1.2 Eventuais necessidades de adequação da infraestrutura para atendimento aos requisitos do PEA, ainda que não previstas no PGI, são de responsabilidade exclusiva da Concessionária, não cabendo qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

## **9. Da Qualidade de Serviço**

- 9.1 Para fins de monitoramento da Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar as regras aplicáveis a cada aeroporto de acordo com a movimentação anual de passageiros.
- 9.1.1 Os aspectos relativos à Qualidade de Serviço, cuja aplicabilidade aos aeroportos integrantes do Bloco se encontra disposta nos Apêndices deste PEA, compreenderão as informações referentes:
- 9.1.1.1 ao Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço;
  - 9.1.1.2 ao cálculo do Fator Q;
  - 9.1.1.3 à aferição dos IQS;
  - 9.1.1.4 ao Plano de Ação.
- 9.2 A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar os componentes a serem pesquisados, o sistema de medição e os valores de referência, tanto para os indicadores que determinam o Fator Q, quanto para os demais parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos nos Apêndices B, C e D deste PEA.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**
**APÊNDICE A**
**Tabela de aplicabilidade de requisitos do PEA**

Item	Descrição	Faixa 1A Aeroportos sem movimentação comercial de passageiros	Faixa 1 Movimentação anual menor ou igual a 1 milhão de passageiros	Faixa 2 Movimentação anual entre 1 milhão de passageiros e 5 milhões de passageiros	Faixa 3 Movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros
1	Introdução	De observância obrigatória			
2	Definições	De observância obrigatória			
3	Objeto da Concessão	De observância obrigatória			
4	Complexo Aeroportuário	De observância obrigatória			
5	Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária	Não se aplica	De observância obrigatória		
6	Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros	Não se aplica	6.1 a 6.4 e 6.8	6.1 a 6.8	6.1 a 6.6 e 6.8
7	Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária	Conforme aplicável			
8	Plano de Gestão da Infraestrutura	Conforme aplicável	De observância obrigatória		
9	Da Qualidade de Serviço	Apêndice D		Apêndice C	Apêndice B

**Enquadramento dos aeroportos nas Faixas 1, 2 e 3 e regra de transição entre Faixas**

1. O enquadramento inicial dos aeroportos para a Fase I-B será:

- i) Faixa 1A: Jacarepaguá (SBJR) e Campo de Marte (SBMT).

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- ii) Faixa 1: Montes Claros (SBMK), Uberaba (SBUR), Macapá (SBMQ), Santarém (SBSN), Marabá (SBMA), Paraupébas (SBCJ), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Ponta Porã (SBPP).
  - iii) Faixa 2: Uberlândia (SBUL), Belém (SBBE), Campo Grande (SBCG).
  - iv) Faixa 3: Congonhas (SBSP) e Santos Dumont (SBRJ).
2. Após o término da Fase I-B, o reenquadramento do aeroporto em nova faixa será efetivado após a incidência por 2 (dois) anos consecutivos em que a movimentação anual de passageiros em voos comerciais for compatível com a nova faixa.
- 2.1. Considera-se a movimentação anual aquela realizada entre janeiro e dezembro do respectivo ano.
- 2.2. Para fins de reenquadramento, considera-se a movimentação anual de passageiros em voos comerciais a partir do ano em que se encerra a Fase I-B, incluindo o mesmo.
3. Efetivado o reenquadramento do aeroporto em nova faixa, a Concessionária terá o prazo de 22 (vinte e dois) meses, a contar do dia 1º de janeiro a partir do evento indicado no item 2, para realizar as adequações necessárias ao pleno atendimento dos requisitos contratuais exigidos para esta faixa, ressalvada a aplicação dos Apêndices B, C e D que possuem disposições próprias.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****APÊNDICE B****Aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax**

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

**Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço**

1. A Concessionária deverá dispor de Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.
  - 1.1 O acesso ao Sistema deverá ser amplo e simplificado, permitindo o registro tempestivo das demandas dos usuários do aeroporto.
  - 1.2 A Concessionária deverá realizar ampla divulgação do Sistema aos Usuários, prestando informações completas acerca dos canais de comunicação disponíveis para o registro e acompanhamento de ocorrências.
2. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:
  - 2.1 Identificador único e sequencial;
  - 2.2 Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
  - 2.3 Dados de contato do manifestante; e
  - 2.4 Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento.
3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.
4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do Sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:
  - 4.1 Análise crítica das causas dos principais problemas identificados; e
  - 4.2 Registro das ações planejadas, ações realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

**Dos Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS e do Cálculo do Fator Q**

6. Os IQS passarão a ser aferidos em até 60 (sessenta) dias após o término da Fase I-A.
  - 6.1 O Fator Q somente incidirá a partir do terceiro reajuste, incluindo este.
    - 6.1.1 Para o cálculo do Fator Q, serão considerados dados coletados no período entre agosto do ano anterior ao reajuste a julho do ano do reajuste.
7. O Fator Q a ser considerado no reajuste da receita teto anual, conforme estabelecido no Contrato de Concessão, será calculado anualmente pelo somatório dos possíveis decréscimos e acréscimos descritos neste Apêndice.
8. O Fator Q resultante será aplicado ao reajuste da receita teto, conforme fórmula prevista no Contrato de Concessão, e poderá variar de 7,5% (sete e meio por cento) de decréscimo a 2% (dois por cento) de bônus.
9. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo IQS por 2 (dois) períodos, consecutivos ou alternados em um prazo de 5 (cinco) anos, configura infração sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas. Cada período será contabilizado uma única vez para configuração da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço.
  - 9.1 A continuidade do baixo desempenho na qualidade de serviço no período consecutivo ao da reincidência constatada no item 9, e em cada novo período subsequente, configura infração sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas.
  - 9.2 Serão levados em consideração, de forma individual, para efeitos da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, os IQS relacionados na Tabela 2 deste apêndice, desde que tenham padrão estabelecido.
  - 9.3 O período que trata o item 9 coincide com o definido no item 6.1.1, durante todo o período em que o Fator Q produzir efeitos no Reajuste.
  - 9.4 A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço descrita no item 9 somente poderá ser constatada para o IQS “atendimento em ponte de embarque”, a partir de período posterior ao término da Fase I-B.
10. Por ocasião do cálculo do reajuste anual, a Concessionária poderá apresentar para avaliação da ANAC informações e esclarecimentos sobre fatos, atividades e serviços desempenhados por

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

delegatárias ou órgãos públicos e companhias aéreas que tenham impactado na qualidade dos serviços prestados no aeroporto.

**Indicadores de Qualidade de Serviço**

11. Os Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS estão organizados nas seguintes categorias:
  - a) Serviços diretos;
  - b) Disponibilidade de equipamentos;
  - c) Instalações Lado Ar; e
  - d) Pesquisa de Satisfação dos Passageiros.
  
12. A Concessionária deverá manter registros detalhados das medições, que poderão ser auditados pela ANAC a qualquer tempo.
  - 12.1 A Concessionária deve manter vídeos das áreas dos componentes operacionais do terminal de passageiros por um período não inferior a 2 (dois) anos.
  
13. A Tabela 1 apresenta todos os Indicadores de Qualidade de Serviço, que deverão ser aferidos, com destaque aos itens que serão considerados no cálculo do Fator Q.

**Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço**

Aspectos	Categorias	IQS
Serviços Diretos	Tempo de espera nas filas de inspeção de segurança	1. Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos (Q) 2. Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos (Q)
Disponibilidade de Equipamentos	Elevadores	3. Percentual do tempo de disponibilidade de elevadores (Q)
	Escadas rolantes e esteiras rolantes verticais	4. Percentual do tempo de disponibilidade de escadas rolantes e esteiras rolantes inclinadas (Q)
Instalações Lado Ar	Atendimento em pontes de embarque	5. Percentual de passageiros domésticos atendidos em ponte de embarque (Q)
		6. Percentual de passageiros internacionais atendidos em ponte de embarque (Q)
Pesquisa de Satisfação de Passageiros	Mobilidade	7. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)
		8. Facilidade de acessar informações de voos (Q)

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

	Serviços Básicos	9. Limpeza de banheiros (Q)
		10. Disponibilidade de banheiros (Q)
		11. Disponibilidade de wi-fi oficial do operador aeroportuário (Q)
	Ambiente	12. Conforto na área de embarque (Q)
		13. Conforto térmico (Q)
		14. Conforto acústico
	Acesso	15. Limpeza geral do aeroporto (Q)
		16. Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada (Q)
	Índices de Satisfação	17. Tempo de espera na fila do check-in
		18. Qualidade dos estacionamentos oficiais do operador aeroportuário
		19. Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto
Pesquisa de Acessibilidade	Acessibilidade	20. Sinalização e orientação no terminal considerando as necessidades dos PNAE
		21. Adequação do mobiliário, equipamentos e acessórios às necessidades dos PNAE
		22. Qualidade e adequação dos avisos e comunicados às necessidades dos passageiros PNAE
		23. Segurança e conforto da infraestrutura para atendimento à mobilidade dos PNAE
		24. Adequação dos sanitários para atendimentos aos PNAE
		25. Atendimento do funcionário do aeroporto responsável por acessibilidade

<sup>(Q)</sup> Indicadores de Qualidade de Serviço que integram o Fator Q.

14. A Tabela 2 apresenta os indicadores com suas respectivas métricas e valores de referência.

**Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço**

Categoria	IQS	Vi	Padrão	Vs	Intervalo	Decréscimo	Bônus
<b>Serviços Diretos</b>						<b>-1,00%</b>	<b>-</b>
Tempo de espera nas filas de inspeção de segurança	Percentual de passageiros doméstico aguardando até 5 minutos	95,52%	97,10%	-	-	-1,00%	-
	Percentual de passageiros	95,52%	97,10%	-	-		

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

	internacionais aguardando até 5 minutos						
<b>Disponibilidade de Equipamentos</b>						<b>-1,00%</b>	<b>-</b>
Elevadores	Percentual do tempo de disponibilidade de elevadores	96,90%	98,20%	-	-	-0,50%	-
Escadas e esteiras rolantes	Percentual do tempo de disponibilidade de escadas rolantes e esteiras rolantes inclinadas	96,90%	98,20%	-	-	-0,50%	-
<b>Instalações Lado Ar</b>						<b>-1,50%</b>	<b>0,40%</b>
Atendimento em pontes de embarque (Q)	Percentual de passageiros domésticos processados em pontes de embarque	61,90%	70,00%	85,80%	-	-1,50%	0,40%
	Percentual de passageiros internacionais processados em ponte de embarque	82,50%	85,00%	96,50%	-		
<b>Pesquisa de Satisfação dos Passageiros</b>						<b>-4,00%</b>	<b>1,60%</b>
Mobilidade	Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)	3,93	4,25	4,47	0,03	-0,40%	0,20%
	Facilidade de acessar informações de voos (Q)	4,11	4,38	4,59	0,03	-0,40%	0,20%
Serviços Básicos	Limpeza de banheiros (Q)	3,98	4,32	4,56	0,04	-0,50%	0,20%
	Disponibilidade de banheiros (Q)	3,98	4,34	4,59	0,04	-0,50%	0,20%
	Disponibilidade de wi-fi oficial do operador aeroportuário (Q)	2,89	3,45	3,97	0,06	-0,40%	0,20%
Ambiente	Conforto na área de embarque (Q)	4,23	4,33	4,41	0,02	-0,50%	0,20%
	Conforto térmico (Q)	3,91	4,30	4,50	0,04	-0,40%	0,20%
	Conforto acústico	-	4,28	-	-	-	-
	Limpeza geral do aeroporto (Q)	4,12	4,50	-	0,04	-0,50%	
Acesso	Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada (Q)	3,55	4,19	4,56	0,07	-0,40%	0,20%
<b>Total</b>						<b>-7,50%</b>	<b>2,00%</b>

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

15. Para fins de comparação entre os valores dos IQS com seus respectivos valores de referências, definidos na Tabela 2 acima, serão utilizadas duas casas decimais.
16. O cálculo da parcela do reajuste relativa ao Fator Q será realizada conforme critérios abaixo.
  - 16.1 Para os Indicadores da categoria "Tempo de espera nas filas de inspeção de segurança", relacionado ao aspecto "Serviços Diretos":

Se  $R(i) < Vi(i)$ ;

$$Q_n(i) = \text{Decréscimo}(i) \times f_n$$

*Equação 1*

Se  $Vi(i) \leq R(i) < \text{Padrão}(i)$ ;

$$Q_n(i) = \text{Decréscimo}(i) \times \left( \frac{R(i) - \text{Padrão}(i)}{Vi(i) - \text{Padrão}(i)} \right)^2 \times f_n$$

*Equação 2*

Se  $R(i) \geq \text{Padrão}(i)$ ;

$$Q(i) = 0$$

*Equação 3*

Sendo  $f_n$  fator correspondente à fração do total de passageiros processados em componentes operacionais de inspeção conforme a natureza "n" (doméstico ou internacional).

Se "n" é doméstico:

$$f_n = \frac{TD}{TD + TI}$$

*Equação 4*

Se "n" é internacional:

$$f_n = \frac{TI}{TD + TI}$$

*Equação 5*

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

TD: Número total de passageiros domésticos processados em componentes operacionais de inspeção de segurança domésticos no período avaliativo do IQS;

TI: Número total de passageiros internacionais processados em componentes operacionais de inspeção de segurança internacional no período avaliativo do IQS.

16.2 Para os Indicadores relacionados ao aspecto “Disponibilidade de Equipamentos”:

Se  $R(i) < Vi(i)$ ;

$$Q(i) = \text{Decréscimo}(i)$$

*Equação 6*

Se  $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i)$ ;

$$Q(i) = \text{Decréscimo}(i) \times \left( \frac{R(i) - Padrão(i)}{Vi(i) - Padrão(i)} \right)^2$$

*Equação 7*

Se  $R(i) \geq Padrão(i)$ ;

$$Q(i) = 0$$

*Equação 8*

16.3 Para os Indicadores relacionados ao aspecto “Instalações Lado Ar”:

Se  $R(i) < Vi(i)$ ;

$$Q_n(i) = \text{Decréscimo}(i) \times f_n$$

*Equação 3*

Se  $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i)$ ;

$$Q_n(i) = \text{Decréscimo}(i) \times \left( \frac{R(i) - Padrão(i)}{Vi(i) - Padrão(i)} \right)^2 \times f_n$$

*Equação 4*

Se  $Padrão(i) \leq R(i) < Vs(i)$ ;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

$$Q_n(i) = Bônus(i) \times \left( \frac{R(i) - Padrão(i)}{Vs(i) - Padrão(i)} \right)^2 \times f_n$$

*Equação 5*

Se  $R(i) \geq Vs(i)$ ;

$$Q_n(i) = Bônus(i) \times f_n$$

*Equação 6*

Sendo  $f_n$  fator correspondente à fração do total de passageiros processados nos terminais de passageiros do aeroporto que corresponde à natureza “n” (doméstico ou internacional).

Se “n” é doméstico:

$$f_n = \frac{TD - ED}{TD + TI - (ED + EI)} .$$

*Equação 7*

Se “n” é internacional:

$$f_n = \frac{TI - EI}{TD + TI - (ED + EI)}$$

*Equação 8*

TD: Número total de passageiros domésticos processados em terminais de passageiros no período avaliativo do IQS;

ED: Número total de passageiros domésticos expurgados no denominador da equação 32, equivalendo a soma dos passageiros  $X_d$ ,  $Y_d$ ,  $W_d$  e  $Z_d$  no período avaliativo do IQS;

TI: Número total de passageiros internacionais processados em terminais de passageiros no período avaliativo do IQS; e

EI: Número total de passageiros internacionais expurgados no denominador da equação 33, equivalendo a soma dos passageiros  $X_i$ ,  $Y_i$ ,  $W_i$  e  $Z_i$  no período avaliativo do IQS.

**16.4 Para os Indicadores relacionados ao aspecto “Pesquisa de Satisfação de Passageiros”:**

Se  $R(i) < Vi(i)$ ;

$$Q(i) = Decréscimo(i)$$

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

*Equação 9*

*Se  $V_i(i) \leq R(i) < Padrão(i) - Intervalo(i)$ ;*

$$Q(i) = Decréscimo(i) \times \left( \frac{R(i) - (Padrão(i) - Intervalo(i))}{V_i(i) - (Padrão(i) - Intervalo(i))} \right)^2$$

*Equação 10*

*- Caso não haja previsão de Valor Superior para o Indicador:*

*Se  $Padrão(i) - Intervalo(i) \leq R(i)$*

$$Q(i) = 0$$

*Equação 11*

*- Caso haja previsão de Valor Superior para o Indicador:*

*Se  $Padrão(i) - Intervalo(i) \leq R(i) < Padrão(i) + Intervalo(i)$ ;*

$$Q(i) = 0$$

*Equação 18*

*Se  $Padrão(i) + Intervalo(i) \leq R(i) < V_s(i)$ ;*

$$Q(i) = Bônus(i) \times \left( \frac{R(i) - (Padrão(i) + Intervalo(i))}{V_s(i) - (Padrão(i) + Intervalo(i))} \right)^2$$

*Equação 12*

*Se  $R(i) \geq V_s(i)$ ;*

$$Q(i) = Bônus(i)$$

*Equação 20*

onde:

$R(i)$ : Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço (i);

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Q(i): Resultado da parcela do Fator Q referente ao Indicador de Qualidade de Serviço (i);  
Vi(i): Valor inferior do Indicador de Qualidade de Serviço (i);  
Vs(i): Valor superior do Indicador de Qualidade de Serviço (i).  
Intervalo(i): Intervalo do Indicador de Qualidade de Serviço (i);  
Decréscimo(i): Valor de decréscimo do Indicador de Qualidade de Serviço (i); e  
Bônus(i): Valor de bônus do Indicador de Qualidade de Serviço (i).

17. O Resultado final do Fator Q, para um determinado período, é dado pelo somatório dos Q(i) de cada Indicador de Qualidade de Serviços elegível para decréscimo e bônus.

$$Fator\ Q = \sum Q(i)$$

*Equação 21*

18. O nível máximo de redução em virtude de falhas de serviço em um dado período será igual ou inferior a 7,5% da receita teto no período referente ao reajuste. Este inclui qualquer aumento das reduções por falha persistente no serviço.

**Aumento dos Decréscimos Tarifários por Falha Persistente no Serviço**

19. O percentual de decréscimo estabelecido na Tabela 2 é aumentado em 50% quando houver falha persistente do serviço. A falha persistente no serviço é caracterizada quando o desempenho da Concessionária para um determinado IQS estiver abaixo do padrão especificado em ao menos 6 meses do período definido no item 6.1.1.

**Invalidação dos resultados dos IQS**

20. Caso mais de 5% das medições ou das entrevistas previstas de um IQS, em um determinado mês ou período de aferição, sejam invalidadas ou não sejam realizadas, os resultados do IQS no mês ou período de aferição serão invalidados e será somado, ao resultado anual da parcela do Fator Q referente ao IQS apurado dos meses não invalidados, um decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados.

20.1 O decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados será equivalente ao produto entre o decréscimo máximo previsto para o IQS e a proporção de medições ou entrevistas previstas nos meses invalidados em relação ao total de medições realizadas ou entrevistas previstas no período de 12 meses de aferição do IQS.

20.2 Os meses em que as medições ou as entrevistas dos IQS forem invalidadas serão contabilizados para fins de caracterização de falha persistente.

20.3 As medições ou as entrevistas dos IQS podem ser invalidadas em caso de:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 20.3.1 Descumprimento da metodologia de coleta e aferição dos IQS prevista neste PEA e na regulamentação expedida pela ANAC;
- 20.3.2 Não envio das informações de acordo com o modelo e os procedimentos estabelecidos pela ANAC de remessa dos dados;
- 20.3.3 Envio de dados adulterados ou contraditórios com a regras estabelecidas no PEA e na regulamentação expedida pela ANAC; e
- 20.3.4 Recusa ou omissão da Concessionária à apresentação de documentos, dados, informações, vídeos, áudios, arquivos eletrônicos comprobatórios das medições ou das entrevistas realizadas necessárias à verificação da consistência de todos resultados e procedimentos relativos aos IQS.

**Serviços diretos**

- 21. A medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança será contada a partir do momento no qual o passageiro acessa o componente operacional de inspeção de segurança até o momento em que o mesmo passa pelo pórtico detector de metais, descontado o tempo esperado de percurso do passageiro pelo componente operacional.
  - 21.1 O tempo esperado de percurso do passageiro, em cada componente operacional, será definido pela ANAC, a partir das menores amostras de tempo observadas, considerando o momento no qual o passageiro acessa o componente operacional de inspeção de segurança até o momento em que o mesmo passa pelo pórtico detector de metais, em uma situação em que não há formação de filas.
  - 21.2 Caso a fila de inspeção de segurança ultrapasse os limites do componente operacional de inspeção, a amostra será considerada equivalente às amostras de passageiros aguardando mais do que 5 (cinco) minutos.
- 22. A medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança será feita nos componentes operacionais de inspeção e nos horários definidos pela ANAC.
- 23. O número de medições está limitado a um total de 32 (trinta e duas) amostras diárias em cada componente operacional de inspeção, com intervalos entre amostras não inferiores a 15 (quinze) minutos.
- 24. Os Indicadores de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança em cada componente operacional deverão ser calculados a partir do percentual de passageiros aguardando até 5 (cinco) minutos, conforme a seguinte fórmula:

EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]

CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA

$$r_{n_d} = \left( \frac{TF5_{n_d}}{TF_{n_d}} \right) \times 100$$

*Equação 13*

$$r_{n_i} = \left( \frac{TF5_{n_i}}{TF_{n_i}} \right) \times 100$$

*Equação 14*

onde:

$r_{n_d}$ : Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 (cinco) minutos no componente de inspeção 'n<sub>d</sub>' no período avaliativo do IQS;

$r_{n_i}$ : Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 (cinco) minutos no componente de inspeção 'n<sub>i</sub>' no período avaliativo do IQS;

$TF5_{n_d}$ : Número de registros em que os passageiros domésticos aguardaram até 5 (cinco) minutos na fila no componente operacional de inspeção de segurança doméstico 'n<sub>d</sub>' no período avaliativo do IQS;

$TF5_{n_i}$ : Número de registros em que os passageiros internacionais aguardaram até 5 (cinco) minutos na fila no componente operacional de inspeção de segurança internacional 'n<sub>i</sub>' no período avaliativo do IQS;

$TF_{n_d}$ : Número total de registros de medição de tempo de fila no componente operacional de inspeção de segurança doméstico 'n<sub>d</sub>' no período avaliativo do IQS;

$TF_{n_i}$ : Número total de registros de medição de tempo de fila no componente operacional de inspeção de segurança internacional 'n<sub>i</sub>' no período avaliativo do IQS;

$n_d$ : Enésimo componente operacional de inspeção de segurança doméstico.

$n_i$ : Enésimo componente operacional de inspeção de segurança internacional.

25. Os resultados dos Indicadores de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança serão calculados com base na ponderação dos resultados apurados e da representatividade, em termos de passageiros inspecionados, de cada componente operacional de inspeção.

$$R_{n_d}(i) = \sum_{n_d=1}^{N_d} (r_{n_d} \times p_{n_d})$$

*Equação 24*

$$R_{n_i}(i) = \sum_{n_i=1}^{N_i} (r_{n_i} \times p_{n_i})$$

*Equação 15*

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

$N_d$ : Número de componentes operacionais de inspeção de segurança domésticos considerados no IQS.  
 $N_i$ : Número de componentes operacionais de inspeção de segurança internacionais considerados no IQS.

$r_{nd}$ : Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 (cinco) minutos no componente operacional de inspeção de segurança doméstico ' $n_d$ ' no período avaliativo do IQS;

$r_{ni}$ : Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 (cinco) minutos no componente operacional de inspeção de segurança internacional ' $n_i$ ' no período avaliativo do IQS;

$p_{nd}$ : Percentual de passageiros domésticos inspecionados no componente operacional de inspeção de segurança doméstico ' $n_d$ ' em relação ao total de passageiros inspecionados nos ' $N_d$ ' componentes operacionais de inspeção de segurança domésticos no período avaliativo do IQS;

$p_{ni}$ : Percentual de passageiros internacionais inspecionados no componente operacional de inspeção de segurança internacional ' $n_i$ ' em relação ao total de passageiros inspecionados nos ' $N_i$ ' componentes operacionais de inspeção de segurança internacionais no período avaliativo do IQS;

$R_{nd}$  (i): Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço 'Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos' no período avaliativo do IQS;

$R_{ni}$  (i): Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço 'Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos' no período avaliativo do IQS.

**Disponibilidade de Equipamentos**

26. Os Indicadores de disponibilidade têm por objetivo avaliar a operacionalidade dos equipamentos críticos ao processamento contínuo de passageiros.
27. Serão avaliadas as seguintes categorias de equipamentos:
  - a) Elevadores; e
  - b) Escadas rolantes e esteiras rolantes inclinadas.
28. A ANAC definirá periodicamente os equipamentos considerados nos IQS.
  - 28.1 Farão parte dos IQS apenas os equipamentos que fazem parte do fluxo dos passageiros nos processos de embarque, desembarque e conexão, doméstico e internacional.
  - 28.2 Dentre os equipamentos que fazem parte do fluxo de passageiros, a ANAC definirá os equipamentos considerados essenciais, que serão monitorados, a partir da movimentação de passageiros em cada equipamento.
29. O monitoramento de cada equipamento ocorrerá nos horários que acumulam percentual relevante dos passageiros.
30. Para a definição dos horários de monitoramento, deve-se considerar o fluxo de passageiros ao qual cada equipamento está submetido.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

31. Os resultados dos indicadores de disponibilidade de equipamentos serão calculados a partir do resultado da disponibilidade individual e da relevância de cada equipamento, definida pela movimentação de passageiros em cada equipamento.
32. Considera-se indisponibilidade qualquer parada dos equipamentos a serem monitorados durante o período de que trata o item 31, sem distinção do motivo causador.
33. Serão desconsideradas para o cálculo da disponibilidade, desde que a ANAC e os Usuários tenham sido notificados com a devida antecedência, as paradas de equipamentos:
- a) Afetados por obras de infraestrutura; e
  - b) Sujeitos a manutenção planejada que, por sua complexidade, extrapole o período de 24 horas.
34. A aferição dos tempos de indisponibilidade dos equipamentos deve possibilitar a geração de relatório que informe os intervalos horários em que cada equipamento ficou indisponível, contendo:
- a) Horário em que ocorreu a parada do equipamento;
  - b) Horário em que o equipamento voltou a operar; e
  - c) O motivo da paralisação do equipamento.
35. O resultado de disponibilidade de cada equipamento será calculado conforme a seguinte equação:

$$r_n(i) = \left( 1 - \frac{ID_n - ID_{0,n}}{D_{t,n} - ID_{0,n}} \right) \times 100$$

**Equação 16**

onde:

$r_n(i)$ : Resultado da disponibilidade do equipamento 'n', do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', expresso em porcentagem, no período avaliativo do IQS;

$ID_n$  (Indisponibilidade): Somatório dos tempos de indisponibilidade do equipamento 'n', do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', durante o período de disponibilidade teórica do equipamento 'n', no período avaliativo do IQS;

$ID_{0,n}$ : Somatório dos tempos de indisponibilidade do equipamento 'n', do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', que se enquadram nas situações previstas no item 35 e que ocorrem durante o período de disponibilidade teórica do equipamento 'n', no período avaliativo do IQS;  
e

$D_{t,n}$  (Disponibilidade teórica): Somatório dos tempos em que a disponibilidade do equipamento 'n', do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', é monitorada, no período avaliativo do IQS.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

36. O resultado dos Indicadores de Qualidade de Serviço de Disponibilidade de Equipamentos será calculado da seguinte forma:

$$R(i) = \sum_{n=1}^N (r_n \times p_n)$$

*Equação 17*

N: Número de equipamentos monitorados, do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', no período avaliativo do IQS.

$r_n(i)$ : Resultado da disponibilidade do equipamento 'n', do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', expresso em porcentagem, no período avaliativo do IQS;

$p_n$ : Percentual de passageiros do fluxo de passageiros do equipamento 'n' em relação ao total de passageiros dos fluxos de passageiros dos 'N' equipamentos monitorados, do Indicador de Qualidade de Serviço 'i', no período avaliativo do IQS; e

$R(i)$ : Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço 'i'.

**Instalações Lado Ar**

37. Os Indicadores de Atendimento em Pontes de Embarque deverão ser medidos em todos os terminais de passageiros do aeroporto, fazendo-se a distinção entre passageiros domésticos e internacionais.
38. Os resultados dos Indicadores de Atendimento em Pontes de Embarque serão calculados conforme as seguintes equações:

- Percentual de passageiros domésticos processados em ponte de embarque:

$$R_{AD\%} = \frac{PD}{TD - X_d - Y_d - W_d - Z_d} \times 100$$

*Equação 18*

- Percentual de passageiros internacionais processados em ponte de embarque:

$$R_{AI\%} = \frac{PI}{TI - X_i - Y_i - W_i - Z_i} \times 100$$

*Equação 19*

onde:

$R_{AD\%}$ : Percentual de passageiros domésticos processados em pontes de embarque no período avaliativo do IQS;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

R<sub>AI</sub>%: Percentual de passageiros internacionais processados em pontes de embarque no período avaliativo do IQS;

PD: Número de passageiros domésticos processados em pontes de embarque no período avaliativo do IQS;

PI: Número de passageiros internacionais processados em pontes de embarque no período avaliativo do IQS;

TD: Número total de passageiros domésticos processados nos terminais de passageiros no período avaliativo do IQS;

Xd: Número total de passageiros domésticos processados em terminais de passageiros no período avaliativo do IQS que tenham sido transportados em aeronaves cujas características físicas impediam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado;

Yd: número de passageiros domésticos, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, de voos de retorno ou alternado, e que não tenham sido processados em ponte de embarque;

Wd: número de passageiros domésticos desembarcados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, de voos com mudança de natureza no aeroporto em que o tempo de permanência na mesma posição de aeronave tenha sido igual ou inferior a 131 minutos, cujos passageiros não foram processados em ponte de embarque;

Zd: número de passageiros domésticos, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, cujos voos de chegada e partida domésticos tenham sido realizados em uma mesma posição remota, com tempo permanência igual ou inferior a 30 minutos;

TI: Número total de passageiros internacionais processados em terminais de passageiros no período avaliativo do IQS;

Xi: Número total de passageiros internacionais processados em terminais de passageiros no período avaliativo do IQS que tenham sido transportados em aeronaves cujas características físicas impediam a operação em pontes de embarque comercialmente disponíveis no mercado;

Yi: número de passageiros internacionais, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, de voos de retorno ou alternado, e que não tenham sido processados em ponte de embarque;

Wi: número de passageiros internacionais desembarcados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, de voos com mudança de natureza no aeroporto em que o tempo de permanência na mesma posição de aeronave tenha sido igual ou inferior a 131 minutos, cujos passageiros não foram processados em ponte de embarque;

Zi: número de passageiros internacionais, embarcados e desembarcados, processados nos terminais de passageiros do aeroporto no período avaliativo do IQS, cujos voos de chegada e partida internacionais tenham sido realizados em uma mesma posição remota, com tempo permanência igual ou inferior a 43 minutos.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**
**Pesquisa de Satisfação dos Passageiros**

39. As perguntas da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão entregues e coletadas próximo aos portões de embarque, ou através de entrevista direta. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto.
40. A amostra deverá contemplar 1.500 entrevistas anuais com passageiros que estão embarcando no aeroporto, escalonada durante cada mês conforme determinação a ser expedida pela ANAC, a qual considerará a distribuição em função da movimentação anual e sua sazonalidade.
41. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e em todos os períodos, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.
42. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do aeroporto conforme a seguinte escala:

**Tabela 3 – Escala de atributos para os IQS da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros.**

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

43. O Resultado de cada Indicador de Qualidade de Serviço da Pesquisa de Satisfação de Passageiros será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme equação abaixo:

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

*Equação 20*

onde:

R(i)– Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço “i” referente a Pesquisa de Satisfação de Passageiros, no período avaliativo do IQS;

P<sub>i</sub> (x) – Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante o período avaliativo do IQS;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

n – Quantidade de respostas válidas para o indicador de Qualidade de Serviço durante o período avaliativo do IQS;

44. Além dos indicadores definidos na Tabela 2, devem fazer parte da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros os seguintes indicadores, que comporão Índices de Satisfação a serem divulgados pela ANAC:

**Tabela 4 - Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação**

Índices de Satisfação	Tempo de espera na fila do check-in
	Qualidade dos estacionamentos oficiais do Operador Aeroportuário
	Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto

45. As perguntas relacionadas aos Indicadores que comporão os Índices de Satisfação serão respondidas utilizando-se a escala a que se refere o item 46, e serão classificadas sob os títulos “Satisfeito” ou “Insatisfeito” considerando o seguinte critério:

**Tabela 5 – Classificação dos Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação**

Satisfeito			Insatisfeito	
Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
5	4	3	2	1

46. O resultado de cada indicador da Tabela 3 será expresso em termos de percentual de passageiros que atribuíram notas classificadas sob o título “Satisfeito”.

**Pesquisa de Acessibilidade**

47. As perguntas da Pesquisa de Acessibilidade, destinada a aferir a satisfação dos passageiros quanto aos aspectos de acessibilidade do aeroporto, deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão aplicados próximo aos portões de embarque, através de entrevista direta ou por meio de ferramentas digitais. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto, além de fornecer o suporte necessário para resposta pelos passageiros que necessitam de assistência especial (PNAE), conforme suas necessidades específicas.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

48. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e em todos os períodos, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.
49. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do aeroporto conforme a seguinte escala:

**Tabela 6 – Escala de atributos para os IQS da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros Específica.**

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

50. O Resultado de cada Indicador de Qualidade de Serviço da Pesquisa de Acessibilidade será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme equação abaixo:

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

*Equação 35*

onde:

R(i)– Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço “i” referente a Pesquisa de Acessibilidade, no período avaliativo do IQS;

P<sub>i</sub> (x) – Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante o período avaliativo do IQS;

n – Quantidade de respostas válidas para o indicador de Qualidade de Serviço durante o período avaliativo do IQS;

51. A partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC), os requisitos e a forma de realização da pesquisa poderão ser modificados, inclusive com a incorporação dos resultados ao cálculo do Fator Q.

### **Da Preparação para aferição dos IQS**

52. Os IQS deverão ser aferidos mensalmente de acordo com o disposto neste Apêndice.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

53. A Concessionária deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos neste Apêndice.
54. Os indicadores referentes aos aspectos Serviços Diretos, Disponibilidade de Equipamentos e Instalações do Lado Ar serão aferidos pela Concessionária, e encaminhados à ANAC conforme regulamentação expedida pela Agência.
55. A Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros e da Pesquisa de Acessibilidade, bem como executar a pesquisa nos termos descritos neste Apêndice.
- 55.1 O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de veto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.
- 55.2 A ANAC poderá, mediante solicitação e a seu critério, autorizar a realização da Pesquisa e do seu planejamento pela Concessionária.
- 55.3 A metodologia para realização da pesquisa de que trata o item 54 observará a regulamentação editada pela ANAC. No caso de ausência de metodologia regulamentada, a Concessionária deverá apresentar metodologia própria, observadas as disposições contratuais, para aprovação pela ANAC.
- 55.4 A ANAC poderá requisitar que a empresa de pesquisa e/ou a Concessionária utilize sistema, software, regra ou aplicativo especificado pela Agência para realização, registro, gravação dos áudios de entrevistas, cálculo ou consolidação dos IQS.
- 55.5 A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários.
56. A Concessionária também publicará mensalmente, de forma acessível, no sítio eletrônico do aeroporto, um relatório do desempenho do serviço, identificando o padrão pertinente e o histórico do desempenho mensal para os IQS.
- 56.1 A informação deverá constar de página temática específica para a apresentação dos resultados dos Indicadores, e o caminho para seu acesso deverá ser claramente identificado na página principal do aeroporto.

**Do Plano de Ações da Concessionária**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

57. A Concessionária deverá, anualmente, elaborar Plano de Ação que contenha as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos Usuários.
- 57.1 O Plano deverá contemplar medidas e ações que visem mitigar ou corrigir deficiências na prestação do serviço ou ainda oportunidades de melhoria, englobando treinamento de pessoal, melhorias físicas e mudanças de procedimentos, dentre outras que venham a se mostrar necessárias, e deverá abordar minimamente:
- 57.1.1 áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, assim entendidas aquelas cujos Indicadores tenham resultados abaixo do padrão;
- 57.1.2 descumprimento das Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, nos termos do item 5 do PEA;
- 57.1.3 problemas identificados por meio de Sistema utilizado pela Concessionária para atendimento dos Usuários, nos termos do item 1 e seguintes;
- 57.1.4 problemas identificados por meio de sistema utilizado pela ANAC para recebimento de manifestações dos Usuários do serviço.
58. O primeiro Plano de Ação deverá ser encaminhado até o final do mês do segundo Reajuste, sendo os demais encaminhados a cada mês de dezembro a partir de então.
- 58.1 O Plano de Ação deverá ser implementado até o final do mês de julho seguinte à data definida para sua apresentação.
59. Na elaboração do Plano, a Concessionária deverá cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às suas atividades.
60. Na elaboração do Plano de Ação, a Concessionária deve consultar a comunidade aeroportuária envolvida nas questões a serem tratadas, demonstrando no documento apresentado à ANAC como as sugestões e demandas desses Usuários foram consideradas, conforme os termos constantes do Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários do Contrato de Concessão.
- 60.1 A Concessionária deverá encaminhar, juntamente com o Plano de Ação apresentado à ANAC, relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.5 do Contrato.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****APÊNDICE C****Aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax e inferior a 5 mi/pax**

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

**Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço**

1. A Concessionária deverá dispor de Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC
  - 1.1 O acesso ao Sistema deverá ser amplo e simplificado, permitindo o registro tempestivo das demandas dos usuários do aeroporto.
  - 1.2 A Concessionária deverá realizar ampla divulgação do Sistema aos Usuários, prestando informações completas acerca dos canais de comunicação disponíveis para o registro e acompanhamento de ocorrências
2. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:
  - 2.1 Identificador único e sequencial;
  - 2.2 Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
  - 2.3 Dados de contato do manifestante;
  - 2.4 Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento;
3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.
4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do Sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:
  - 4.1 Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
  - 4.2 Registro das ações planejadas, ações realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

**Dos Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS**

6. São aplicáveis à Concessionária os Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS referentes à Pesquisa de Satisfação dos Passageiros.
7. Os IQS passarão a ser aferidos em até 60 (sessenta) dias após o término da Fase I-A.
8. Os padrões dos IQS estão definidos neste Apêndice.
9. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo Indicador de Qualidade de Serviço (IQS) por mais de 3 (três) meses consecutivos ou alternados em um prazo de 12 (doze) meses, configura condição sujeita à aplicação das penalidades contratualmente previstas. Cada período será contabilizado uma única vez para configuração da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço.
  - 9.1 Para efeitos do disposto no item 8, serão considerados os dados coletados no período entre agosto de um ano e julho do ano seguinte.
  - 9.2 Serão levados em consideração, de forma individual, para efeitos da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, os IQS relacionados na Tabela 2 deste apêndice, desde que tenham padrão estabelecido.
10. A Concessionária deverá manter registros detalhados das medições, que poderão ser auditados pela ANAC a qualquer tempo.
11. A Tabela 1 apresenta todos os Indicadores de Qualidade de Serviço, que deverão ser aferidos mensalmente nos aeroportos.

**Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço**

Aspecto/Categoria		Indicadores
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros	Inspeção de Segurança	1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança 2. Organização do processo de inspeção de segurança
	Mobilidade	3. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal 4. Facilidade de acessar informações de voos

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

	Serviços Básicos	5. Limpeza de banheiros 6. Disponibilidade de banheiros 7. Disponibilidade de wi-fi oficial do Operador Aeroportuário
	Ambiente	8. Conforto na área de embarque 9. Conforto térmico 10. Conforto acústico 11. Limpeza geral do aeroporto
	Acesso	12. Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada
	Índices de Satisfação	13. Tempo de espera na fila do check-in 14. Qualidade dos estacionamentos oficiais do Operador Aeroportuário 15. Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto
Pesquisa de Acessibilidade	Acessibilidade	16. Sinalização e orientação no terminal considerando as necessidades dos PNAE 17. Adequação do mobiliário, equipamentos e acessórios às necessidades dos PNAE 18. Qualidade e adequação dos avisos e comunicados às necessidades dos passageiros PNAE 19. Segurança e conforto da infraestrutura para atendimento à mobilidade dos PNAE 20. Adequação dos sanitários para atendimentos aos PNAE 21. Atendimento do funcionário ao aeroporto responsável por acessibilidade

12. A Tabela 2 apresenta os indicadores com seus respectivos valores de referência.

**Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros			
Categoria	Indicador	Critério	Padrão
Inspeção de Segurança	1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança	Aferição por meio de pesquisa de satisfação dos passageiros	4,38
	2. Organização do processo de inspeção de segurança		4,37
Mobilidade	1. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal		4,25
	2. Facilidade de acessar informações de voos		4,38
Serviços Básicos	3. Limpeza de banheiros		4,32
	4. Disponibilidade de banheiros		4,34
	5. Disponibilidade de <i>wi-fi</i> oficial do operador aeroportuário		3,45
Ambiente	6. Conforto na área de embarque		4,33
	7. Conforto térmico		4,30
	8. Conforto acústico		4,28
	9. Limpeza geral do aeroporto		4,50
Acesso	10. Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada		4,19

**Invalidação dos resultados da PSP**

13. Caso mais de 5% das entrevistas previstas de um Indicador, em um determinado mês ou período de aferição, sejam invalidadas ou não sejam realizadas, os resultados do IQS no mês ou período de aferição serão invalidados.

13.1 Os meses em que as entrevistas da PSP forem invalidadas serão contabilizados para fins de caracterização de baixo desempenho.

13.2 As entrevistas da PSP podem ser invalidadas em caso de:

13.3 Descumprimento da metodologia de coleta e aferição dos IQS prevista neste PEA e na regulamentação expedida pela ANAC;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 13.3.1 Não envio das informações de acordo com o modelo e os procedimentos estabelecidos pela ANAC de remessa dos dados;
- 13.3.2 Envio de dados adulterados ou contraditórios com a regras estabelecidas no PEA e na regulamentação expedida pela ANAC; e
- 13.3.3 Recusa ou omissão da Concessionária à apresentação de documentos, dados, informações, vídeos, áudios, arquivos eletrônicos comprobatórios das medições ou das entrevistas realizadas necessárias à verificação da consistência de todos resultados e procedimentos relativos aos IQS.

**Pesquisa de Satisfação dos Passageiros**

1. As perguntas da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão entregues e coletadas próximo aos portões de embarque, ou através de entrevista direta. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto.
2. A amostra deverá contemplar 1.000 (mil) entrevistas anuais com passageiros que estão embarcando no aeroporto, escalonada durante cada mês, conforme determinação a ser expedida pela ANAC, a qual considerará a distribuição em função da movimentação mensal e sua sazonalidade.
3. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e em todos os períodos, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.
4. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do aeroporto conforme a seguinte escala:

**Tabela 3 – Escala de atributos para os IQS da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros**

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

5. O Resultado de cada Indicador de Qualidade de Serviço da Pesquisa de Satisfação de Passageiros será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme equação abaixo:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

onde:

R(i): Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço “i” referente a Pesquisa de Satisfação de Passageiros;

P<sub>i</sub> (x):– Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante o período avaliativo do IQS;

n – Quantidade de respostas válidas para o Indicador de Qualidade de Serviço “i” durante o período avaliativo do IQS.

6. Além dos indicadores definidos na Tabela 2, devem fazer parte da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros os seguintes indicadores, que comporão Índices de Satisfação a serem divulgados pela ANAC:

**Tabela 4: Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação**

Índices de Satisfação	Tempo de espera na fila do check-in
	Qualidade dos estacionamentos oficiais do Operador Aeroportuário
	Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto

7. As perguntas relacionadas aos Indicadores que comporão os Índices de Satisfação serão respondidas utilizando-se a escala a que se refere o item 16, e serão classificadas sob os títulos “Satisfeito” ou “Insatisfeito” considerando o seguinte critério:

**Tabela 5 – Classificação dos Indicadores de Qualidade de Serviço relativos ao Índice de Satisfação**

Satisfeito			Insatisfeito	
Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
5	4	3	2	1

8. O resultado de cada indicador da Tabela 4 será expresso em termos de percentual de passageiros que atribuíram notas classificadas sob o título “Satisfeito”.

**Pesquisa de Acessibilidade**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

9. As perguntas da Pesquisa de Acessibilidade, destinada a aferir a satisfação dos passageiros quanto aos aspectos de acessibilidade do aeroporto, deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão aplicados próximo aos portões de embarque, através de entrevista direta ou por meio de ferramentas digitais. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto, além de fornecer o suporte necessário para resposta pelos passageiros que necessitam de assistência especial (PNAE), conforme suas necessidades específicas.
10. A programação de entrevistas estabelecida anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e em todos os períodos, dias da semana e de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.
11. Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do aeroporto conforme a seguinte escala:

**Tabela 6 – Escala de atributos para os IQS da Pesquisa Acessibilidade.**

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Não utilizou / não sabe
5	4	3	2	1	Descartar a resposta

12. O Resultado de cada Indicador de Qualidade de Serviço da Pesquisa de Acessibilidade será a média dos resultados auferidos para respostas válidas, conforme equação abaixo:

$$R(i) = \frac{\sum_{x=1}^n P_i(x)}{n}$$

onde:

R(i)– Resultado do Indicador de Qualidade de Serviço “i” referente a Pesquisa de Acessibilidade, no período avaliativo do IQS;

P<sub>i</sub> (x) – Pontuação válida obtida pela resposta do passageiro “x” para o indicador “i” durante o período avaliativo do IQS;

n – Quantidade de respostas válidas para o indicador de Qualidade de Serviço durante o período avaliativo do IQS;

13. A partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC), os requisitos e a forma de realização da pesquisa poderão ser modificados, inclusive com a incorporação dos resultados ao cálculo do Fator Q.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****Da Preparação para aferição dos IQS**

14. Os IQS deverão ser aferidos mensalmente de acordo com o disposto neste Apêndice.
15. A Concessionária deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos neste Apêndice.
16. A Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros da Pesquisa de Acessibilidade, bem como executar a pesquisa nos termos descritos neste Apêndice.
  - 16.1 O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de veto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.
  - 16.2 A ANAC poderá, mediante solicitação e a seu critério, autorizar a realização da Pesquisa e do seu planejamento pela Concessionária.
  - 16.3 A metodologia para realização da pesquisa de que trata o item 23 observará a regulamentação editada pela ANAC. No caso de ausência de metodologia regulamentada, a Concessionária deverá apresentar metodologia própria, observadas as disposições contratuais, para aprovação pela ANAC.
  - 16.4 A ANAC poderá requisitar que a empresa de pesquisa e/ou a Concessionária utilize sistema, software, regra ou aplicativo especificado pela Agência para realização, registro, gravação dos áudios de entrevistas, cálculo ou consolidação dos IQS.
  - 16.5 A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários.
17. A Concessionária publicará mensalmente, de forma acessível, no sítio eletrônico do aeroporto, um relatório do desempenho do serviço, identificando o padrão pertinente e o histórico do desempenho mensal para os IQS.
  - 17.1 A informação deverá constar de página temática específica para a apresentação dos resultados dos Indicadores, e o caminho para seu acesso deverá ser claramente identificado na página principal do aeroporto.

**Do Plano de Ações da Concessionária**

18. A Concessionária deverá, anualmente, elaborar Plano de Ação que contenha as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos Usuários.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 18.1 O Plano deverá contemplar medidas e ações que visem mitigar ou corrigir deficiências na prestação do serviço ou ainda oportunidades de melhoria, englobando treinamento de pessoal, melhorias físicas e mudanças de procedimentos, dentre outras que venham a se mostrar necessárias, e deverá abordar minimamente:
- 18.1.1 áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, assim entendidas aquelas cujos Indicadores tenham resultados abaixo do padrão;
  - 18.1.2 Descumprimento das Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, nos termos do item 5 do PEA;
  - 18.1.3 problemas identificados por meio de Sistema utilizado pela Concessionária para atendimento dos Usuários, nos termos do item 1 e seguintes;
  - 18.1.4 problemas identificados por meio de sistema utilizado pela ANAC para recebimento de manifestações dos Usuários do serviço.
19. O primeiro Plano de Ação deverá ser encaminhado até o final do mês do segundo Reajuste, sendo os demais encaminhados a cada mês de dezembro a partir de então.
- 19.1 O Plano de Ação deverá ser implementado até o final do mês de julho seguinte à data definida para sua apresentação.
20. Na elaboração do Plano, a Concessionária deverá cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às suas atividades.
21. Na elaboração do Plano de Ação, a Concessionária deve consultar a comunidade aeroportuária envolvida nas questões a serem tratadas, demonstrando no documento apresentado à ANAC como as sugestões e demandas desses Usuários foram consideradas, conforme os termos constantes do Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários do Contrato de Concessão.
- 21.1 A Concessionária deverá encaminhar, juntamente com o Plano de Ação apresentado à ANAC, relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.5 do Contrato.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****APÊNDICE D****Aeroportos com movimentação anual de passageiros inferior a 1 mi/pax**

Para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto neste Apêndice.

**Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço**

1. A Concessionária deverá dispor de Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas a prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.
  - 1.1 O acesso ao Sistema deverá ser amplo e simplificado, permitindo o registro tempestivo das demandas dos usuários do aeroporto.
  - 1.2 A Concessionária deverá divulgar a existência do Sistema aos Usuários, prestando informações completas acerca dos canais de comunicação disponíveis para o registro e acompanhamento de ocorrências sob sua responsabilidade.
2. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço deverá registrar, minimamente, as seguintes informações:
  - 2.1 Identificador único e sequencial;
  - 2.2 Data e hora do fato alegado, do registro e da conclusão da demanda;
  - 2.3 Dados de contato do manifestante; e
  - 2.4 Classificação das manifestações e o respectivo endereçamento.
3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.
4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do Sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:
  - 4.1 Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;
  - 4.2 Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema de que trata este Apêndice; e
  - 4.3 Registro das ações planejadas, ações realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.



**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****APÊNDICE E****Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária:****1. Bloco RJ/MG****1.1. Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ (SBRJ):**

1.1.1. A área civil de propriedade da União, de posse da Infraero, medindo 737.344,86 m<sup>2</sup>, inscrita na planta anexa à Portaria Conjunta nº 17, de 5 de outubro de 2020, denominada “Planta do Levantamento Topográfico do Zoneamento Civil-Militar do Aeroporto Santos Dumont, Cód. RJ010-000/01/2018/67120”, datada de janeiro de 2018, integrante da Matrícula nº 5.826, Livro nº 2-I, Folhas nsº 9.214-9.214v., datada de 18/07/1977, do 7º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca do Rio de Janeiro/RJ.

1.1.1.1. A área medindo 107,64 m<sup>2</sup>, apresentada no croqui denominado “Implantação do Sistema de Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT na Área Central e Portuária do Rio de Janeiro – Área localizada no estacionamento do Aeroporto Santos Dumont destinada à implantação do Eletrocentro”, continuará destinada à operação do VLT, devendo, para tanto, ser observada a legislação pertinente.

1.1.1.2. A concessionária deverá respeitar as restrições dispostas no art. 4º da Portaria Conjunta nº 17, de 5 de outubro de 2020, em relação às áreas identificadas na “Planta do Levantamento Topográfico do Zoneamento Civil-Militar do Aeroporto Santos Dumont – RJ010-000/01/2018/67120”, datada de janeiro de 2018.

**1.2. Aeroporto de Uberlândia – Ten. Cel. Aviador César Bombonato (SBUL), Uberlândia/MG:**

1.2.1. A área civil medindo 2.125.390,87 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Figura 04 – Área Patrimonial, Cód. DES. Nº UL.01/015.37/001109/00”, datada de julho de 2012, composta pelas áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:

1.2.1.1. Matrícula nº 30.774, Livro nº 3-AI, Folha nº 102, datada de 10/01/1958, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberlândia/MG;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

1.2.1.2. Matrícula nº 33.873, Livro nº 2, Folhas nº 1-1v., datada de 19/03/1984, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberlândia/MG;

1.2.1.3. Matrícula nº 88.351, Livro nº 2, Folha nº 1, datada de 15/01/1998, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberlândia/MG.

1.3. Aeroporto de Montes Claros - Mário Ribeiro (SBMK), Montes Claros/MG :

1.3.1. A área civil medindo 1.950.328,99 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Figura 5 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES. nº MK.01/015.33/423/01, datada de fevereiro de 2012, composta por partes das áreas a seguir descritas:

1.3.1.1. Áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:

1.3.1.1.1. Matrícula nº nº 13.240, Folha nº 25, Livro nº 2-2-A-A, datada de 30/05/1985, do Cartório de Registro de Imóveis do 2º Ofício da Comarca de Montes Claros/MG;

1.3.1.1.2. Matrícula nº 13.241, Folha nº 210, Livro nº 2-1-Z, datada de 30/05/1985, do Cartório de Registro de Imóveis do 2º Ofício da Comarca de Montes Claros/MG;

1.3.1.1.3. Transcrição nº 47.338, Folha nº 263, Livro 3-AL, datada de 13/06/1961, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício de Montes Claros/MG;

1.3.1.2. Área de propriedade do Estado de Minas Gerais, de posse da Infraero, integrante da Transcrição nº 25.029, Folha nº 281, Livro nº 3-S, datada de 21/09/1948, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Montes Claros/MG.

1.4. Aeroporto de Uberaba/MG - Mário de Almeida Franco (SBUR):

1.4.1. A área civil medindo 1.175.316,12 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Figura 5 – Situação Patrimonial Atual, Cód. UR.01/015.33/001137/00, datada de janeiro de 2014, composta pelas áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 1.4.1.1. Transcrição nº 31.472, Livro nº 3-AG, Folha nº 161, datada de 10/05/1954, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;
- 1.4.1.2. Transcrição nº 38.161, Livro nº 3-AM, Folhas nºs 262, datada de 17/01/1958, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;
- 1.4.1.3. Transcrição nº 41.407, Livro nº 3-AQ, Folha nº 107, datada de 15/02/1960, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;
- 1.4.1.4. Transcrição nº 41.488, Livro nº 3-AQ, Folha nº 129, datada de 10/03/1960, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;
- 1.4.1.5. Matrícula nº 56.550, Livro nº 2, Folhas nºs 01-02, datada de 08/06/2011, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG.

**1.5. Aeroporto de Jacarepaguá/RJ – Roberto Marinho (SBJR), Rio de Janeiro/RJ:**

- 1.5.1. A área civil medindo 1.192.649,28 m², inscrita na Planta “Figura 12 – Zoneamento Civil / Militar Proposto, Cód. DES nº JR.01/015.19/0374/00”, datada de fevereiro de 2013, composta por partes das áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:
  - 1.5.1.1. Matrícula nº 60.249, Livro nº 2, Folhas nºs 01-01v., datada de 28/07/1980, do Cartório de Registro de Imóveis do 9º Ofício da Comarca do Rio de Janeiro/RJ .
  - 1.5.1.2. Matrícula nº 186.883, Livro nº 2, Folhas nºs 01-01v., datada de 01/12/1992, do Cartório de Registro de Imóveis do 9º Ofício da Comarca do Rio de Janeiro/RJ; e
  - 1.5.1.3. Matrícula nº 248.810, Livro nº 2, Folhas nºs 01-01v., datada de 27/03/2000, do Cartório de Registro de Imóveis do 9º Ofício da Comarca do Rio de Janeiro/RJ.

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA****2. Bloco Norte II****2.1. Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), Belém/PA:**

2.1.1. A área civil medindo 2.981.127,03 m<sup>2</sup>, identificada na cor mostarda na planta denominada “Aeroporto Internacional de Belém – Zoneamento Civil e Militar – Atual – Portaria 033-GM4, de 23/02/1979”, composta por partes das áreas a seguir descritas:

2.1.1.1. Áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

2.1.1.1.1. Transcrição nº 3.675, Livro nº 3-C, Folha nº 193, datada de 26/03/1940, do Cartório de Registro de Imóveis do 2ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;

2.1.1.1.2. Transcrição nº 7.081, Livro nº 3-P, Folhas nsº 231-232, datada de 28/07/1944, do Cartório de Registro de Imóveis do 1ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;

2.1.1.1.3. Transcrição nº 9.933, Livro nº 3-R, Folha nº 104, datada de 27/09/1949, do Cartório de Registro de Imóveis do 1ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;

2.1.1.1.4. Transcrição nº 23.219, Livro nº 3-AA, Folha nº 57, datada de 18/12/1973, do Cartório de Registro de Imóveis do 1ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;

2.1.1.1.5. Matrícula nº 296, Livro nº 2, Folha nº 296-296v., datada de 11/06/1977, do Cartório de Registro de Imóveis do 2ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;

2.1.1.1.6. Matrícula nº 1.441, Livro nº 2-D, Folha nº 01, datada de 13/09/1977, do Cartório de Registro de Imóveis do 1ª Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA; e

2.1.1.2. Áreas declaradas de utilidade pública pelos Decretos Estaduais nº 11.145, de 12 de março de 1979, e nº 1.143, de 14 de março de 1996, de posse da Infraero, em processo de desapropriação e regularização pelo Estado do Pará, medindo 696.372,50 m<sup>2</sup>, identificadas como “B” na Planta denominada “Aeroporto Internacional de Belém –

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

Zoneamento Civil e Militar – Atual – Portaria 033-GM4, de 23/02/1979”.

**2.2. Aeroporto Internacional de Macapá - Alberto Alcolumbre (SBMQ)**

2.2.1. A área civil medindo 9.607.352,00 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Área Patrimonial do Aeroporto Internacional de Macapá-AP, Cód. AP.004/14/2013/67210”, datada de maio de 2013, integrante da Matrícula nº 43.582, Livro nº 2, Folhas nsº 01-01v., datada de 26/01/2015, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Macapá/AP.

2.2.1.1. Não integra o objeto da presente concessão uma área medindo 115.538,75 m<sup>2</sup>, identificada na planta “AP.004/14/2013/67201”, datada de maio de 2013, como “Hotelar”, “Antena NDB” e “Vila Habitacional – DTCEA”, bem como as demais áreas do entorno até o limite demarcado.

**3. Bloco SP/MS/PA****3.1. Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP):**

3.1.1. A área civil medindo 1.639.963,61 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Figura 4 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES nº SP.01/015.33/1288/00”, datada de março de 2017, composta pelas áreas a seguir descritas:

3.1.1.1. Área de propriedade do Estado de São Paulo, de posse da Infraero, integrante das seguintes transcrições:

3.1.1.1.1. Transcrição nº 1.668 ,datada de 31/07/1940, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.2. Transcrição nº 4.036, datada de 25/08/1941, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.3. Transcrição nº 7.406, datada de 21/06/1945, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.1.1.4. Transcrição nº 14.268, datada de 26/01/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.5. Transcrição nº 16.393, datada de 02/10/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.6. Transcrição nº 17.382, datada de 26/12/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.7. Transcrição nº 17.837, datada de 07/02/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.8. Transcrição nº 18.760, datada de 27/04/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.9. Transcrição nº 19.604, datada de 09/07/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.10. Transcrição nº 20.040, datada de 17/08/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.11. Transcrição nº 20.186, datada de 02/09/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.12. Transcrição nº 21.493, datada de 05/10/1936, do 1º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.13. Transcrição nº 21.494, datada de 05/10/1936, do 1º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.1.1.14. Transcrição nº 22.823, datada de 26/03/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.15. Transcrição nº 24.394, datada de 21/08/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.16. Transcrição nº 24.406, datada de 22/08/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.17. Transcrição nº 25.162, datada de 07/11/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.18. Transcrição nº 26.274, datada de 19/02/1948, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.19. Transcrição nº 30.688, datada de 11/03/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.20. Transcrição nº 33.318, datada de 16/09/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.21. Transcrição nº 34.071, datada de 03/11/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.22. Transcrição nº 36.242, datada de 19/04/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.23. Transcrição nº 36.735, datada de 24/05/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.1.1.24. Transcrição nº 36.951, datada de 14/06/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.25. Transcrição nº 37.623, datada de 16/08/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.26. Transcrição nº 38.342, datada de 19/10/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.27. Transcrição nº 38.615, datada de 09/11/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.28. Transcrição nº 38.724, datada de 17/11/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.29. Transcrição nº 39.186, datada de 19/12/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.30. Transcrição nº 42.353, datada de 27/07/1951, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.31. Transcrição nº 51.139, datada de 12/12/1952, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.32. Transcrição nº 58.611, datada de 21/01/1954, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.33. Transcrição nº 59.310, datada de 25/02/1954, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.1.1.34. Transcrição nº 67.686, datada de 15/07/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.35. Transcrição nº 68.398, datada de 26/08/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.36. Transcrição nº 69.467, datada de 20/10/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.37. Transcrição nº 69.914, datada de 16/11/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.38. Transcrição nº 71.941, datada de 28/03/1956, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.39. Transcrição nº 72.558, datada de 14/09/1963, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.40. Transcrição nº 74.389, datada de 22/08/1956, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.41. Transcrição nº 74.494, datada de 03/06/1964, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.42. Transcrição nº 80.173, datada de 16/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.43. Transcrição nº 80.241, datada de 22/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.1.1.1.44. Transcrição nº 80.242, datada de 22/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.45. Transcrição nº 83.591, datada de 13/07/1972, do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.46. Transcrição nº 88.060, datada de 03/12/1958, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.47. Transcrição nº 111.493, datada de 30/05/1972, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.48. Transcrição nº 114.082, datada de 14/09/1962, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.49. Transcrição nº 140.764, datada de 05/02/1966, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.50. Transcrição nº 159.194, datada de 31/01/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.51. Transcrição nº 159.595, datada de 12/02/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.52. Transcrição nº 160.690, datada de 13/03/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 3.1.1.1.53. Transcrição nº 166.764, datada de 03/09/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

3.1.1.1.54. Transcrição nº 178.635, datada de 10/06/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.55. Transcrição nº 178.636, datada de 10/06/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.56. Transcrição nº 183.763, datada de 03/10/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.57. Transcrição nº 219.419, datada de 27/10/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

3.1.1.1.58. Transcrição nº 219.674, datada de 03/11/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP; e

3.1.1.1.59. Transcrição nº 219.821, datada de 05/11/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP.

3.1.1.2. Não integra o objeto da presente concessão a área de posse de terceiros, identificada como “Área Patrimonial com Ocupações Indevidas – Não Legalizada” na Planta “Figura 4 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES nº SP.01/015.33/1288/00”, datada de março de 2017.

3.1.1.3. As áreas destacadas como militares na Planta “Figura 4 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES nº SP.01/015.33/1288/00”, datada de março de 2017, submetem-se ao regime da Portaria Conjunta nº 06, de 05 de setembro de 2018, atualizada pela Portaria DECEA nº 77/DGCEA, de 31 de maio de 2019, na forma do item 4.1.2 deste Anexo 2.

**3.2. Aeroporto de Internacional de Campo Grande (SBCG) – Campo Grande/MS**

3.2.1. A área civil medindo 4.195.961,51 m², identificada na Planta “Figura 7 – Zoneamento Civil/Militar, Cód. DES nº CG.01/015.19/000462/00”, datada de outubro de 2011, composta por partes das áreas a seguir descritas:

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

3.2.1.1. Áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

3.2.1.1.1. Transcrição nº 19.220, Livro nº 3-X, Folha nº 272, datada de 24/02/1949, do Cartório de Registro de Imóveis da 1ª Circunscrição da Comarca de Campo Grande/MS; e

3.2.1.1.2. Matrícula nº 69.926, Livro nº 2, Folhas nsº 01-01v., datada de 01/06/2005, do Cartório de Registro de Imóveis da 2ª Circunscrição da Comarca de Campo Grande/MS

3.2.1.2. O trecho da Avenida Duque de Caxias, identificado como “Avenida Duque de Caxias” localizado a nordeste na Planta “Figura 7 – Zoneamento Civil/Militar, Cód. DES nº CG.01/015.19/000462/00”, datada de outubro de 2011, continuará afetado pela faixa de domínio, devendo, para tanto, ser observada toda a legislação pertinente.

3.2.1.3. Nos termos do §3º do art. 28 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a concessionária deverá compatibilizar as operações da aviação civil com as operações militares existentes no aeroporto (Força Aérea Brasileira - FAB e Terceiro Batalhão de Aviação do Exército Brasileiro - 3º BAvEx), bem como considerar as consequências daí derivadas e arcar com os ônus decorrentes.

**3.3. Aeroporto Campo de Marte (SBMT), São Paulo/SP**

3.3.1. A área civil medindo 993.286,5540 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Figura 05 – Zoneamento Civil/Militar Atual, Cód. DES nº MT.01/015.66/00255/00”, datada de dezembro de 2014, composta por partes das áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:

3.3.1.1. Matrícula nº 17.868, Livro nº 2, Folhas nsº 1-3v., datada de 13/12/1978, do 3º Registro Geral de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP; e

3.3.1.2. Matrícula nº 25.813, Livro nº 2, Folhas nsº 1-3v., datada de 08/01/1979, do 8º Registro Geral de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP.

**3.4. Aeroporto Internacional de Corumbá (SBCR), Corumbá/MS :**

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

3.4.1. A área civil medindo 1.216.155,16 m<sup>2</sup>, inscrita na “Planta do Imóvel Georreferenciado – Aeroporto Internacional de Corumbá”, datada de dezembro de 2013, composta pelas áreas a seguir descritas:

3.4.1.1. Áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, registradas no Cartório de Registro de Imóveis do 1<sup>a</sup> Ofício da Comarca de Corumbá/MS, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

3.4.1.1.1. Matrícula nº 9.700, Livro nº 2, Folhas nsº 01-01v., de 15/02/1984;

3.4.1.1.2. Matrícula nº 16.601, Livro nº 2, Folhas nsº 01-04, datada de 21/01/1991;

3.4.1.1.3. Matrícula nº 33.871, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.4. Matrícula nº 33.872, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.5. Matrícula nº 33.873, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.6. Matrícula nº 33.874, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.7. Matrícula nº 33.875, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.8. Matrícula nº 33.876, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.9. Matrícula nº 33.877, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.10. Matrícula nº 33.878, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.11. Matrícula nº 33.879, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

3.4.1.1.12. Matrícula nº 33.880, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.4.1.1.13. Matrícula nº 33.881, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 3.4.1.1.14. Matrícula nº 33.882, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 3.4.1.1.15. Matrícula nº 33.883, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 3.4.1.1.16. Matrícula nº 33.884, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 3.4.1.1.17. Matrícula nº 33.885, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018; e
- 3.4.1.1.18. Transcrição nº 29.142, Livro nº 3-AC, Folhas nsº 191-192, datada de 27/02/1970.

**3.5. Aeroporto de Internacional de Ponta Porã (SBPP), Ponta Porã/MS**

- 3.5.1. A área civil medindo 1.112.123,3640 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Aeroporto Internacional de Ponta Porã/MS, Cód. PP.01/000.06/000543/01”, datada de junho de 2020, composta pelas áreas a seguir descritas:
  - 3.5.1.1. Área de propriedade da União, de posse da Infraero, integrante da Matrícula nº 8.553, Livro nº 2, Folhas nsº 01-02v., datada de 19/02/1981, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Ponta Porã/MS; e
  - 3.5.1.2. Área de propriedade do Município de Ponta Porã-MS, de posse da Infraero, em processo de regularização, integrante da Matrícula nº 31.669, Livro nº 2, Folhas nsº 01-02, datada de 03/11/1998, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Ponta Porã/MS

**3.6. Aeroporto de Santarém / Pará - Maestro Wilson Fonseca (SBSN), Santarém/PA:**

- 3.6.1. A área civil medindo 10.462.154,53 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Levantamento Topográfico Planimétrico do Rezoneamento Civil / Militar da Área Patrimonial do Aeroporto de Santarém-PA, Cód. 10-01/F2E002/ /02PA/PA.065”, datada de dezembro de 2002, integrante da Matrícula nº 723, Livro nº 02, Folhas nsº

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

01-03v., datada de 06/04/1977, do Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Santarém/PA.

**3.7. Aeroporto de Marabá/Pará – João Correa da Rocha (SBMA), Marabá/PA:**

3.7.1. A área civil medindo 2.510.904,80 m<sup>2</sup>, identificada como PA-059-001 na Planta “Área Patrimonial do Aeroporto de Marabá, Cód. PA.VNT/03/2018/67210”, datada de março de 2018, integrante da Matrícula nº 697, Folhas nsº 01-02, Livro nº 2-B, datada de 18/01/1978, do Cartório do 1º Ofício de Registro Geral de Imóveis da Comarca de Marabá-PA:

3.7.1.1. Não integra a presente concessão a área com polígono na cor vermelha, identificada como PA-059-002 na Planta “Área Patrimonial do Aeroporto de Marabá, Cód. PA.VNT/03/2018/67210”, datada de março de 2018, medindo 804.156,10 m<sup>2</sup>.

**3.8. Aeroporto de Carajás (SBCJ), Parauapebas/PA:**

3.8.1. A área civil medindo 2.872.950,48 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta “Levantamento Topográfico Planimétrico da Área Patrimonial do Aeroporto de Carajás-PA, cód. 10-01/F2E001/ /02PA/P1.068”, datada de março de 2004, integrante da Matrícula nº 0072, Livro nº 02-A, Folhas nsº 001-003, datada de 15/05/1992, do Cartório do Único Ofício de Registro Geral de Imóveis da Comarca de Parauapebas/PA.

**3.9. Aeroporto de Altamira (SBHT), Altamira/PA:**

3.9.1. A área civil medindo 7.595.484,12 m<sup>2</sup>, inscrita na Planta cód. 10-01/F2E010/ /01PA/PA.043, datada de dezembro de 2001, composta por partes das áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes transcrições/matrículas:

3.9.1.1. Transcrição nº 4.264, Livro nº 3-L, Folha nº 37, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;

3.9.1.2. Transcrição nº 4.265, Livro nº 3-L, Folhas nº 38, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;

3.9.1.3. Matrícula nº 1.959, Livro nº 3-G, Folha nº 214, datada de 18/06/1969, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;

**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]****CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

- 3.9.1.4. Matrícula nº 17.054, Livro nº 2-AAA, Folha nº 46, datada de 17/09/1957, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;
- 3.9.1.5. Matrícula nº 17.215, Livro nº 2-AAA, Folha nº 213, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;
- 3.9.1.6. Matrícula nº 17.216, Livro nº 2-AAA, Folha nº 214, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;
- 3.9.1.7. Matrícula nº 17.217, Livro nº 2-AAA, Folha nº 215, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;
- 3.9.1.8. Matrícula nº 17.218, Livro nº 2-AAA, Folha nº 216, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA; e
- 3.9.1.9. Matrícula nº 19.630, Livro nº 2-AAG, Folha nº 159, datada de 15/03/1989, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA.

**Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitada imediatamente:****4. Bloco SP/MS/PA:**

- 4.1. Área de propriedade e posse de terceiros, integrante da Matrícula nº 124.937, datada de 07/06/1991, do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP, identificada como “Área da VASP Penhorada Pelo Governo do Estado de São Paulo – Não Legalizada” na Planta “Figura 4 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES nº SP.01/015.33/1288/00”, datada de março de 2017, cuja posse encontra-se em litígio nos autos do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo.



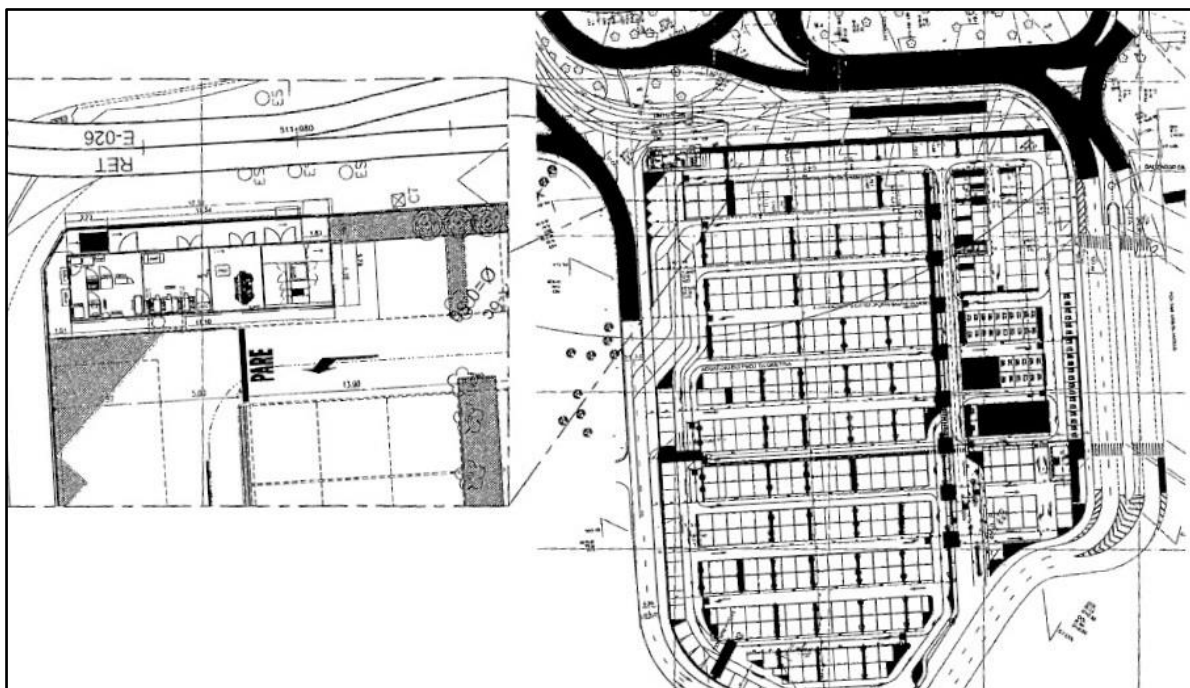
**EDITAL DO LEILÃO Nº [••]/20[••]**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS  
BLOCOS RJ/MG, NORTE II E SP/MS/PA**

**APÊNDICE F**

## **PLANTAS DOS SÍTIOS AEROPORTUÁRIOS**

**Implantação do Sistema de Veículo Leve Sobre Trilhos - VLT na Área Central e Portuária do Rio de Janeiro – Área localizada no estacionamento do Aeroporto Santos Dumont destinada a implantação do eletrocentro.**



SBRJ – Área ocupada pelo eletrocentro, 107,64 m<sup>2</sup>.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas - Ofício SECPAR n° 539/2016, de 17/10/2016 (SEI n° 1893209).





MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA

CONTROLE DE ASSINATURAS ELETRÔNICAS DO DOCUMENTO

Documento:	RJ010-000/01/2018/67120
Data/Hora de Criação:	31/05/2021 12:37:15
Páginas do Documento:	1
Páginas Totais (Doc. + Ass.)	2
Hash MD5:	8487b131545d37709f49db394238b992
Verificação de Autenticidade:	<a href="https://autenticidade-documento.sti.fab.mil.br/assinatura">https://autenticidade-documento.sti.fab.mil.br/assinatura</a>

Este documento foi assinado e conferido eletronicamente com fundamento no artigo 6º, do Decreto nº 8.539 de 08/10/2015 da Presidência da República pelos assinantes abaixo:

Assinado via ASSINATURA CADASTRAL por 1º Ten ISRAEL NUNES DA SILVA no dia 31/05/2021 às 10:05:19 no horário oficial de Brasília.





- LEGENDA:**
- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 01 - TPS                                  | 14 - SUBESTAÇÃO                 |
| 02 - ESTACIONAMENTO                       | 15 - KT - CASA DE TRANSMISSORES |
| 03 - ADMINISTRAÇÃO INFRAERO               | 16 - BIRUTA                     |
| 04 - ESTACIONAMENTO DE FUNCIONÁRIOS       | 17 - FAROL ROTATIVO             |
| 05 - NAVEGAÇÃO AÉREA, AIS, METEOROLOGIA   | 18 - NDB                        |
| 06 - OPERAÇÕES                            | 19 - ANEMÔMETRO                 |
| 07 - PAA                                  | 20 - VASIS                      |
| 08 - EQUIPAMENTOS DE RAMPA                | 21 - HANGAR GOVERNO DO ESTADO   |
| 09 - SESCINC                              | 22 - HANGAR DO AERoclUBE        |
| 10 - GUARITA - FISCAL DE PÁTIO            | 23 - GARAGEM                    |
| 11 - VESTIÁRIO                            | 24 - VILA RESIDENCIAL           |
| 12 - JARDIM METEOROLÓGICO                 | 25 - RESTAURANTE DESATIVADO     |
| 13 - CENTRAL DE ARMAZ. DE RESÍDUOS - CARE | 26 - LOCADORA DE VEÍCULOS       |

COORDENADAS UTM - SAD69 - MERIDIANO CENTRAL DO FUSO 39º OESTE				DISTÂNCIAS DECLARADAS			
CABECEIRA	NORTE (Y)	ESTE (X)	ALTITUDE	TORA	ASDA	TODA	LDA
12	8.152.688,44	624.914,418	657,19m	2.100m	2.100m	2.100m	2.100m
30	8.152.405,33	626.997,566	667,83m	2.100m	2.100m	2.100m	2.100m

 LIMITE PATRIMONIAL TITULADO

 ÁREA A SER REINTEGRADA

Rev	01	Alteração na designação de cabeceira no quadro de distâncias declaradas	Descrição	OUT/2012	Gerson Scheid
Gerente de Planejamento de Plano Diretor	Rubrica	CREA			Modificador
Ana Lucia Carvalho Moraes		987100007 RJ			
Autores do Projeto					
Paulo Roberto Pereira		340063-D RJ			
Gerson Scheid		871081750 RJ			
Gauss Laubenbacher Sampaio		40342-D RJ			



**AEROPORTO DE MONTES CLAROS**

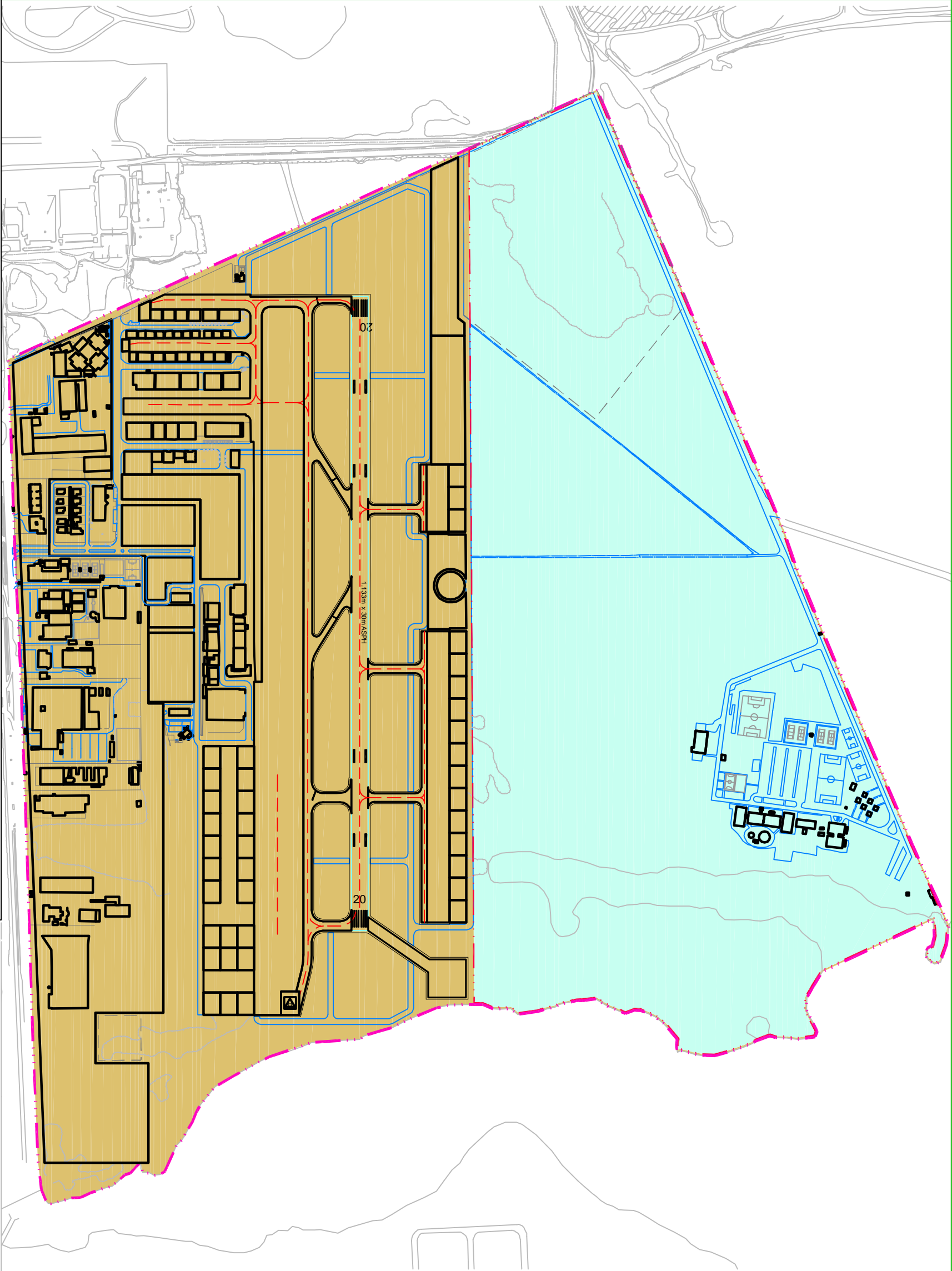
PLANO DIRETOR

FIGURA 5 - SITUAÇÃO PATRIMONIAL ATUAL

ESCALA 1:5.500    FEV/2012    DES. Nº MK.01/015.33/423/01

VERSÃO APROVADA PORTARIA ANAC Nº 1.249 de 15/05/2013





LEGENDA:

COR	DESCRIÇÃO
ÁREA CIVIL	ÁREA CIVIL
ÁREA MILITAR	ÁREA MILITAR
ÁREA PATRIMONIAL	ÁREA PATRIMONIAL

Aprovado pela Portaria  
Nº 35-GM5, de 29 de maio de 1973  
Obs.: Esta Portaria estabeleceu a  
Transferência de Jurisdição Administrativa do  
Comando da Aeronáutica para a INFRAERO

VERSÃO APROVADA  
Port. ANAC nº 2914/SIA  
De 29 de Outubro de 2015

Rev	Descrição	Data	Modificador
-	-	-	-
-	-	-	-

Consórcio Morozowski&Perry -  
Aeroservice



GERENTE DE PLANOS DIRETORES

Ana Lúcia Carvalho de Moraes  
987100007 / RJ

RUBRICA

AUTORES DO PROJETO

Gabriela Rimoldi Cunha  
CREA 5063214141 SP

RUBRICA

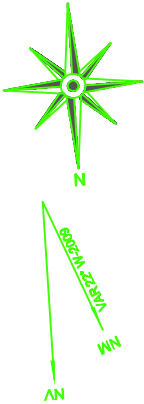
Walker Mori Brasil  
CREA 5063356913 SP

RUBRICA



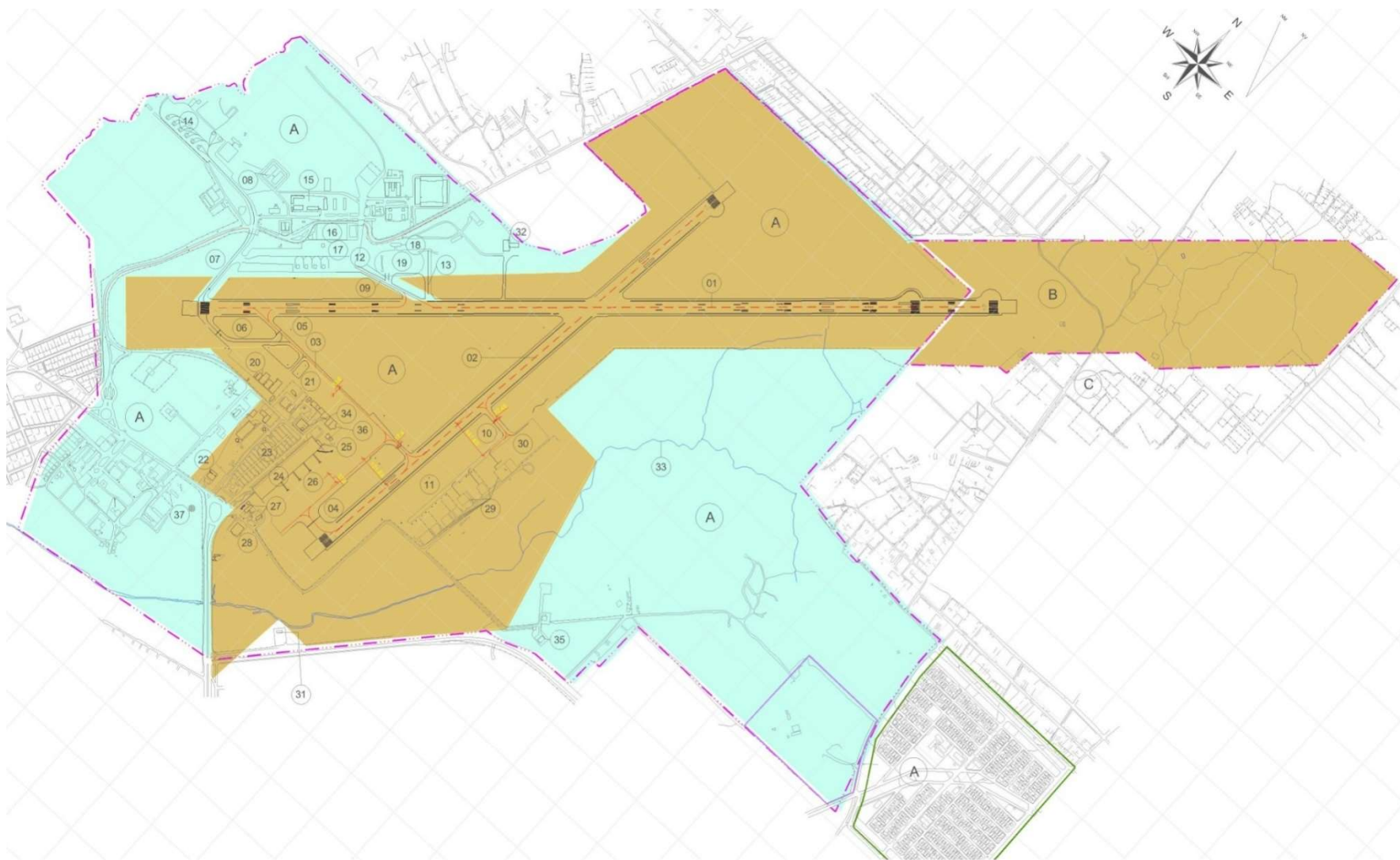
AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ - SBJR  
PLANO DIRETOR  
FIGURA 12 - ZONEAMENTO CIVIL / MILITAR PROPOSTO  
DESENHO ELABORADO Morozowski&Perry/Aeroservice  
FEV/2013 DES. Nº JR.01/015.19/037400

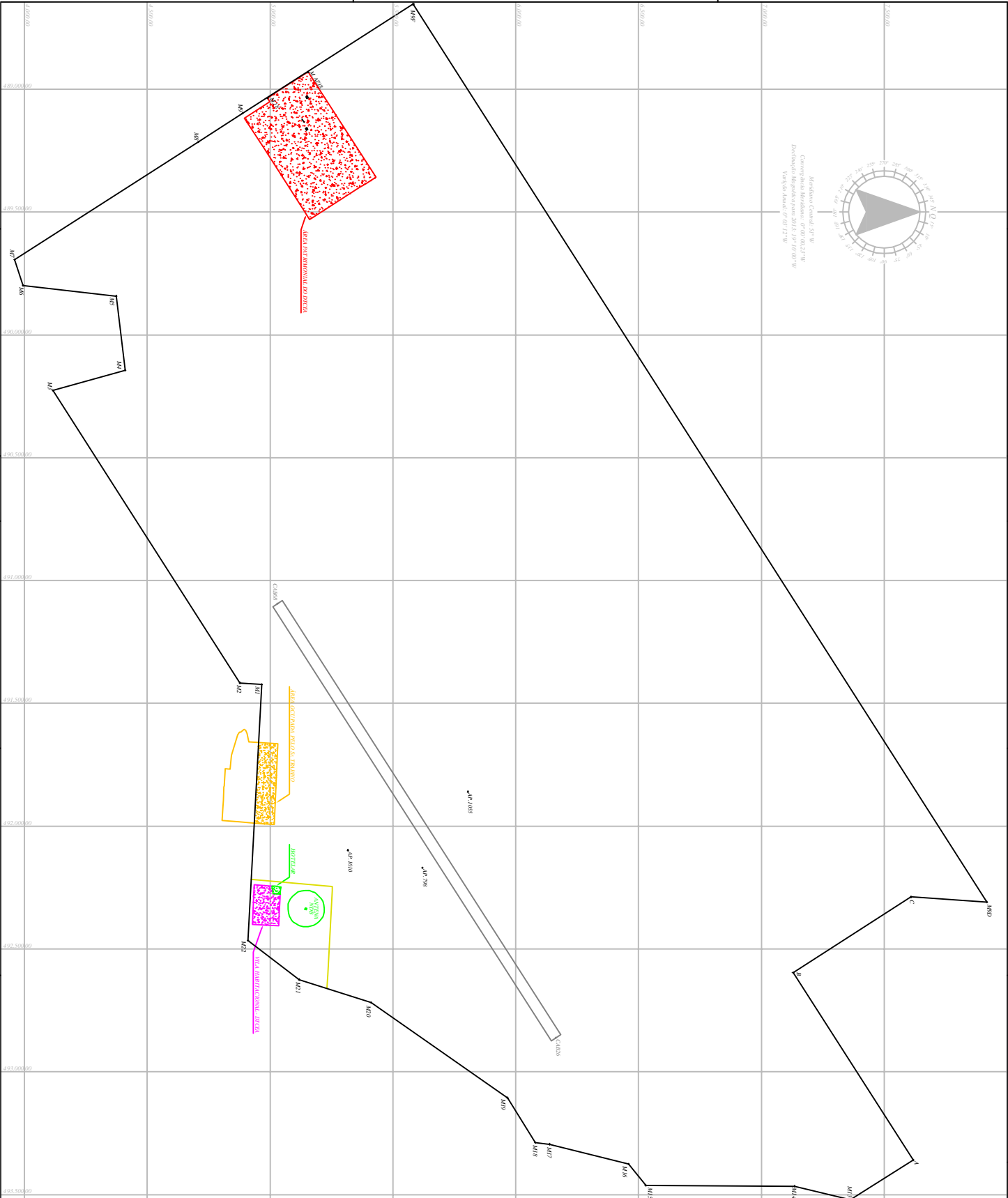
COORDENADAS UTM - SAD69					
MERIDIANO CENTRAL DO FUSO - 39º OESTE					
COORDENADAS DAS CABECEIRAS ARBITRADAS DA MALHA			PONTO DE REFERÊNCIA DO AERÓDROMO:		
CABECEIRA	NORTE (Y)	ESTE (X)	ALTURA GEOIDAL	CABECEIRA	TORA
02	7.456.620,018	666.854,7	0,0m	02	1.133m
20	7.457.479.244	666.911.392	-5,29m	20	1.133m
DISTÂNCIAS DECLARADAS			ASDA	TODA	LDA
			1.133m	1.133m	1.133m



## AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELÉM

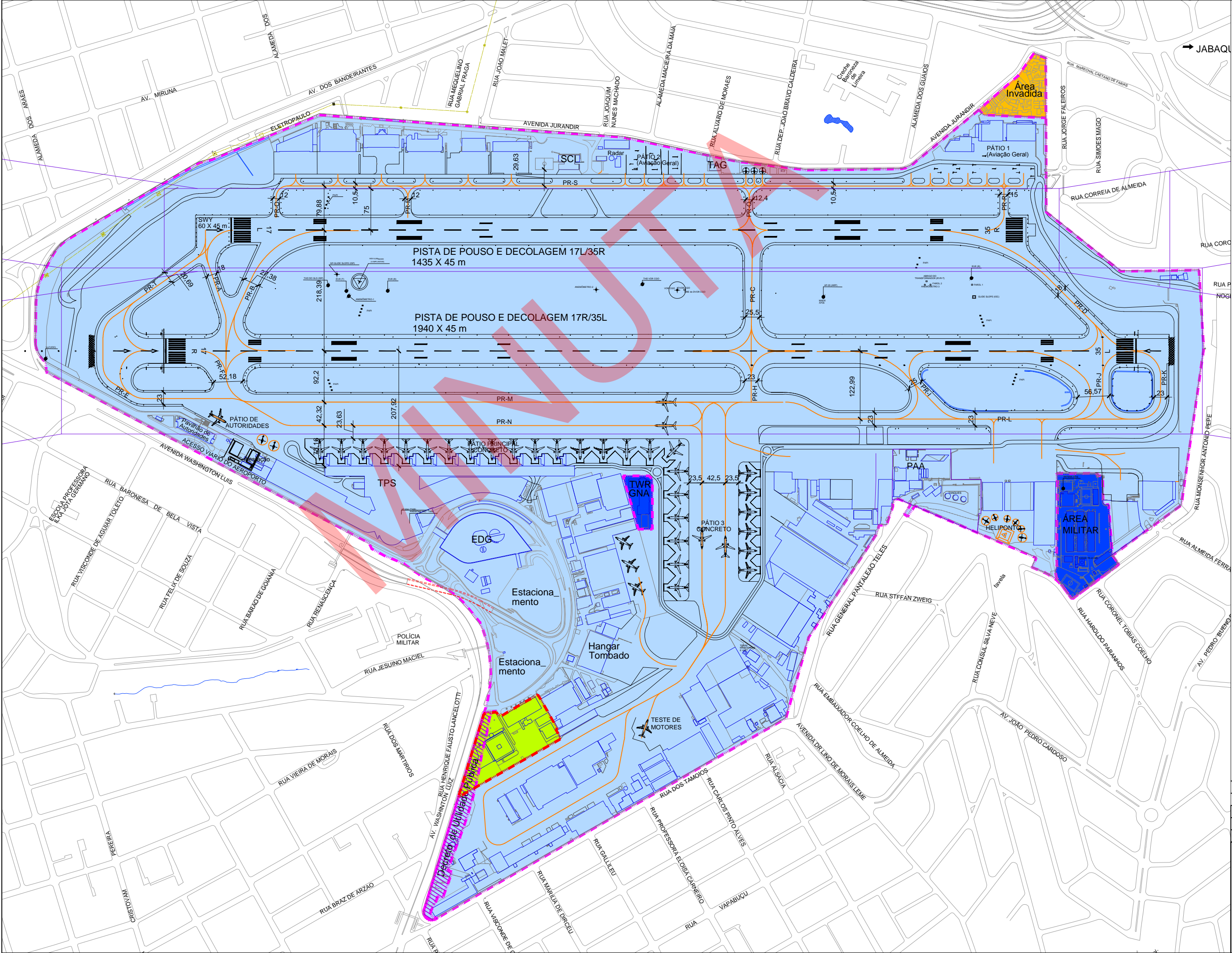
ZONEAMENTO CIVIL E MILITAR – ATUAL - Portaria 033-GM4, de 23/02/1979





COMUNICACIÓN			ADRESA		PROCESO	
VARIABLES	N	1	2	3	4	5
1	4.000.000	4.014.020.341	1.643.010.19	1.643.010.19	1.643.010.19	1.643.010.19
2	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
3	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
4	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
5	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
6	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
7	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
8	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
9	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
10	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
11	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
12	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
13	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
14	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
15	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
16	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
17	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
18	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
19	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
20	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
21	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
22	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
23	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
24	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
25	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
26	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
27	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
28	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
29	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
30	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
31	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
32	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
33	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5
34	4.000.000	4.014.020.341	2.027.824.5	2.027.824.5	2.027.824.5	2

[illegible]



COORDENADAS UTM - WGS 84 - MERIDIANO CENTRAL 45° WEST - FUSO 23							
COORDENADAS DAS CABECEIRAS DO CADASTRO DO ICA				DISTÂNCIAS DECLARADAS			
CABECEIRA	NORTE (Y)	ESTE (X)	ALTITUDE	TORA	ASDA	TODA	LDA
17R	7.386.861,42	330.539.57	787,77m	1.940m	1.940m	1.940m	1.810m
Cab. Deslocada	7.386.754,56	330.609.53	788,99m				
35L	7.385.237,29	331.601.50	800,76m	1.940m	1.940m	1.940m	1.880m
Cab. Deslocada	7.385.286,60	331.569.30	801,33m				
17L	7.386.775,42	330.856.87	789,27m	1.435m	1.495m	1.435m	1.435m
SWY Cab. 17L	7.386.826,80	330.823.26	788,32m				
35R	7.385.573,30	331.642.87	801,21m	1.435m	1.495m	1.435m	1.435m
NOTAM - COORDENADAS DAS CABECEIRAS ARBITRADAS				NOTAM - DISTÂNCIAS DECLARADAS			
CABECEIRA	NORTE (Y)	ESTE (X)	ALTITUDE	TORA	ASDA	TODA	LDA
17R - decolagem	7.386.861,42	330.539.57	787,77m	1.790m	1.790m	1.940m	
17R - pouso	7.386.752,61	330.610.71	Não disponível				1.660m
35L - decolagem	7.385.237,29	331.601.50	800,76m	1.790m	1.790m	1.940m	
35L - pouso	7.386.346,10	331.530.36	Não disponível				1.660m
17L - decolagem	7.386.826,80	330.823.26	788,32m	1.345m	1.345m	1.345m	
17L - pouso	7.386.701,26	330.905.35	Não disponível				1.195m
35R - decolagem	7.385.573,30	331.642.87	801,21m	1.345m	1.345m	1.345m	
35R - pouso	7.385.362,83	331.519.41	Não disponível				1.660m

- LIMITE PATRIMONIAL DO AEROPORTO = 1.647.940.57m²
- ÁREA PATRIMONIAL - NÃO LEGALIZADA
  - ÁREA PATRIMONIAL COM OCUPAÇÕES INDEVIDAS - NÃO LEGALIZADA
  - ÁREA DA VASP PENHORADA PELO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO - NÃO LEGALIZADA
  - ÁREA MILITAR
  - ÁREA DECLARADA DE UTILIDADE PÚBLICA

Rev.

Modificação

Autor

Data

O PLANO DIRETOR É UM DOCUMENTO OFICIAL COM RESPONSABILIDADE TÉCNICA E TRÂMITE LEGAL DE ACORDO COM AS NORMAS DOS ÓRGÃOS DE REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO, PORTANTO NENHUMA MUDANÇA PODERÁ SER FEITA NO DESENHO.



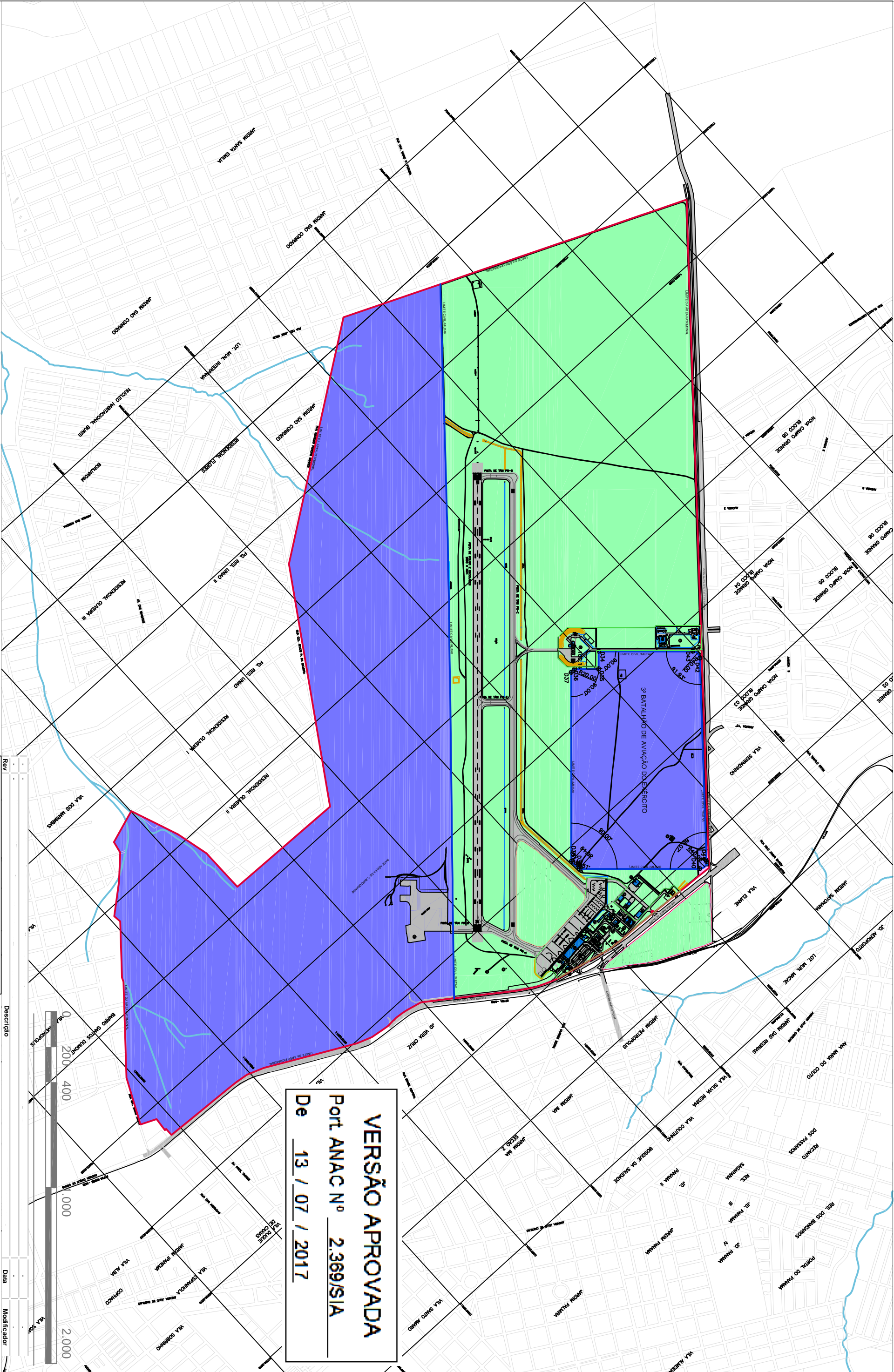
**INFRAERO**  
AEROPORTOS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS-SBSP

FIGURA 4 - Situação Patrimonial Atual

ESCALA 1:6000    MAR/2017    DES. Nº SP.01/015.33/1288/00

Anexo GDSF - Sit Pat - DEG nº GP-01-015.33-1288-00 - Ma (0205736)    GEI 00050-049242/2021-79 / pg. 10



ÁREA CIVIL

ÁREA MILITAR

LIMITE PATRIMONIAL DO AEROPORTO

LIMITE CIVIL/MILITAR DO AEROPORTO

GERENTE DE PLANEJAMENTO DE PLANO DIRETOR

ANALISTA DE PLANEJAMENTO DE PLANO DIRETOR

AUTORES DO PROJETO

Edison Morozowski CREA 6092-D-PR

Luis Eduardo Perry CREA 7069-D-PR

Mozart Almeida CREA 4782-D-DF

Descrição

Data

Modificador

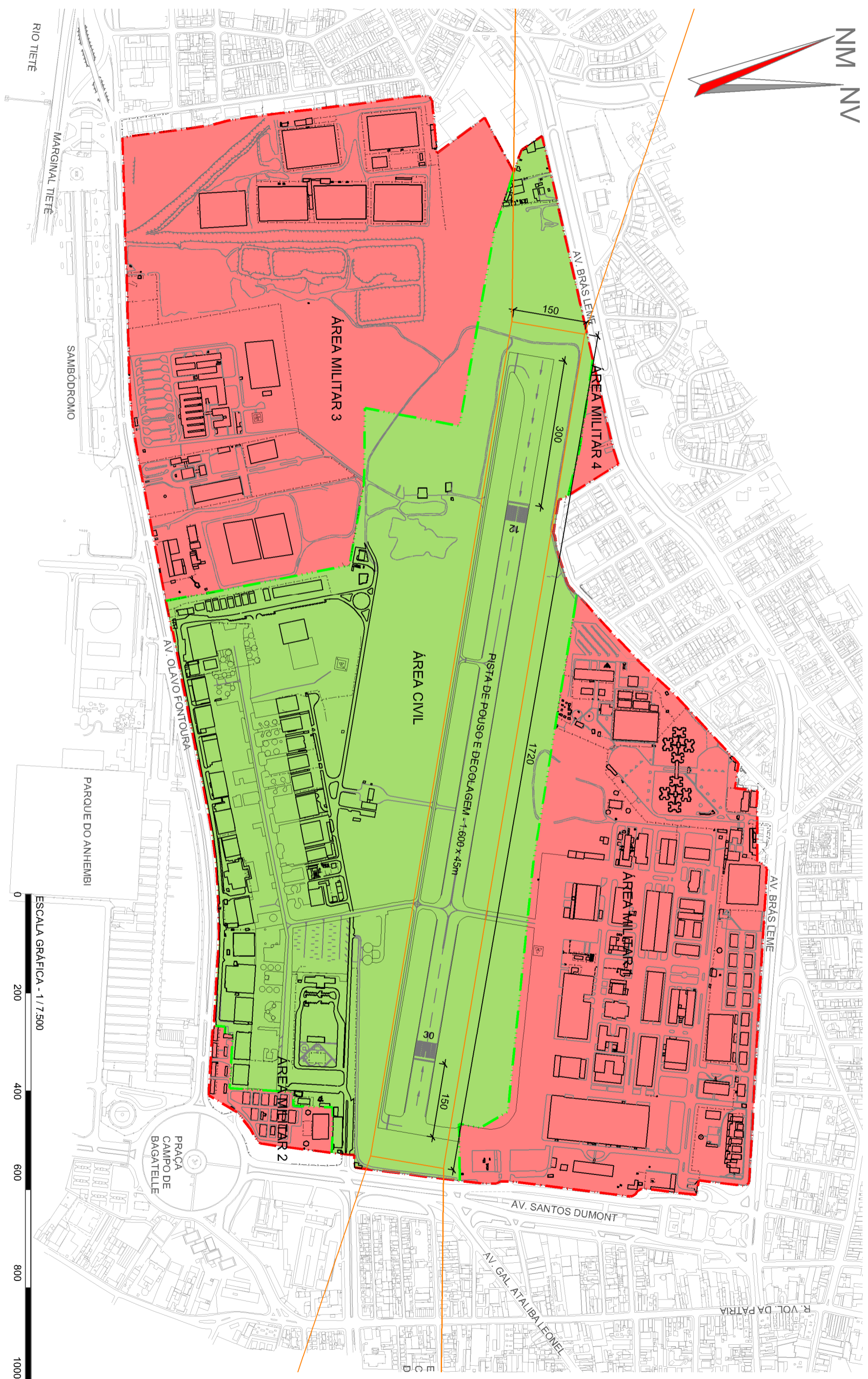
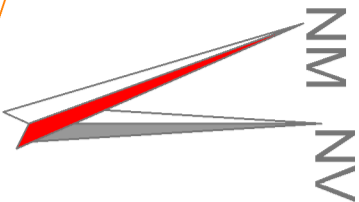


AEROPORTO INTERN. DE CAMPO GRANDE  
PLANO DIRETOR  
FIGURA 7 - ZONEAMENTO CIVIL / MILITAR

ESCALA 1:20.000

OUT/2011

DES Nº - CG.01/015.19/000462/00




Quadro de Áreas		
Área Militar	Área Civil	TOTAL
Área Militar Total	1.118.887,12 m²	52,97 %
Área Militar 1	487.887,070 m²	23,10 %
Área Militar 2	25.541,206 m²	1,21 %
Área Militar 3	592.109,331 m²	28,03 %
Área Militar 4	13.339,510 m²	0,63 %
Total	1.118.877,12 m²	52,97 %

Área Civil	Área Militar	TOTAL
Área Civil Infraero	993.286,554 m²	47,03 %
Área Civil	1.118.877,12 m²	52,97 %

Coordenadas Planas (UTM)	Altitude	Distâncias Declaradas (m)
Norte (N)	Leste (E)	TORA ASDA TODA LDA
7.399.249,40	332.298,97	1450 1600 1450 1300
7.399.367,83	333.429,60	1300 1600 1300 1450

Rev	Descrição	Data	Modificador
1	GERENTE DE PLANOS DIRETORES		
2	Ana Lucia Carvalho Moraes		
3	CAU A14725-9		
4	AUTORES DO PROJETO		
5	Bruno Milhomem Fernandes		
6	CAU A58556-4		
7	Paulo Roberto Pereira		
8	CREA 34063-D		



INFRAERO  
AEROPORTOS

Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP

PLANO DIRETOR - SBMT

FIGURA 05 - ZONEAMENTO CIVIL/MILITAR ATUAL

DESENHO ELABORADO PELA DRPD

ESCALA 1:7.500

DEZEMBRO/2014

DES Nº MT.01/015.66/00255/00



**Convenções**

- VÉRTICES TIPO M
- VÉRTICES TIPO V
- VÉRTICES TIPO P
- RIO
- VALA

**Informações de Coordenadas**

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA  
DE MERCATOR - UTM

SGR - SIRGAS2000  
M.C.F.: 57°W.Gr.  
CM: 0°12'56.27888"  
K: 0.99965965

VERTICE: A1W-M-C259  
Lat.: 19°00'29.55453"S  
Long.: 57°39'43.29688"W

**Planta de Situação**

**PLANTA DO IMÓVEL GEORREFERENCIADO**

Folha: Única

IMÓVEL: Aeroporto Internacional de Corumbá

PROPRIETÁRIO: União Federal IV COMAR INFRANRO

MUNICÍPIO(S): Corumbá Estado: MS

COMARCA(S): Corumbá

CARTÓRIO: C.R.I. do 1º Ofício

MAI./TRANSNC.: Transcrição 29.142 - 07/02/1970  
Decreto 15.463 - 25/02/1989  
Matrícula 9.700 - 15/02/1984  
Matrícula 16.801 - 18 setores - 21/01/1991

ÁREA TOTAL (ha): 121,6155 Perímetro (m): 6.820,64

DATA: 12/2013 Escala: 1:5.000

**Quadro de áreas e perímetros:**

Descrição	Área
Transcrição 29.142	207.810,09 m²
Decreto 15.463	280.960,02 m²
Matrícula 9.700	646.101,833 m²
Matrícula 16.801 - 18 setores	87.652,10 m²
<b>Área Total Documentada:</b>	<b>1.225.533,043 m²</b>

**Área Georreferenciada:** 1.216.155,18 m²

**Diferença:** 9.377,8883 m²

**Porcentual:** 0,7652 %

**Quadro de assinaturas:**

Por: \_\_\_\_\_

Res. Tec: \_\_\_\_\_

Revisão: \_\_\_\_\_

Emp. Agrimensor - CREA/MS: 85942

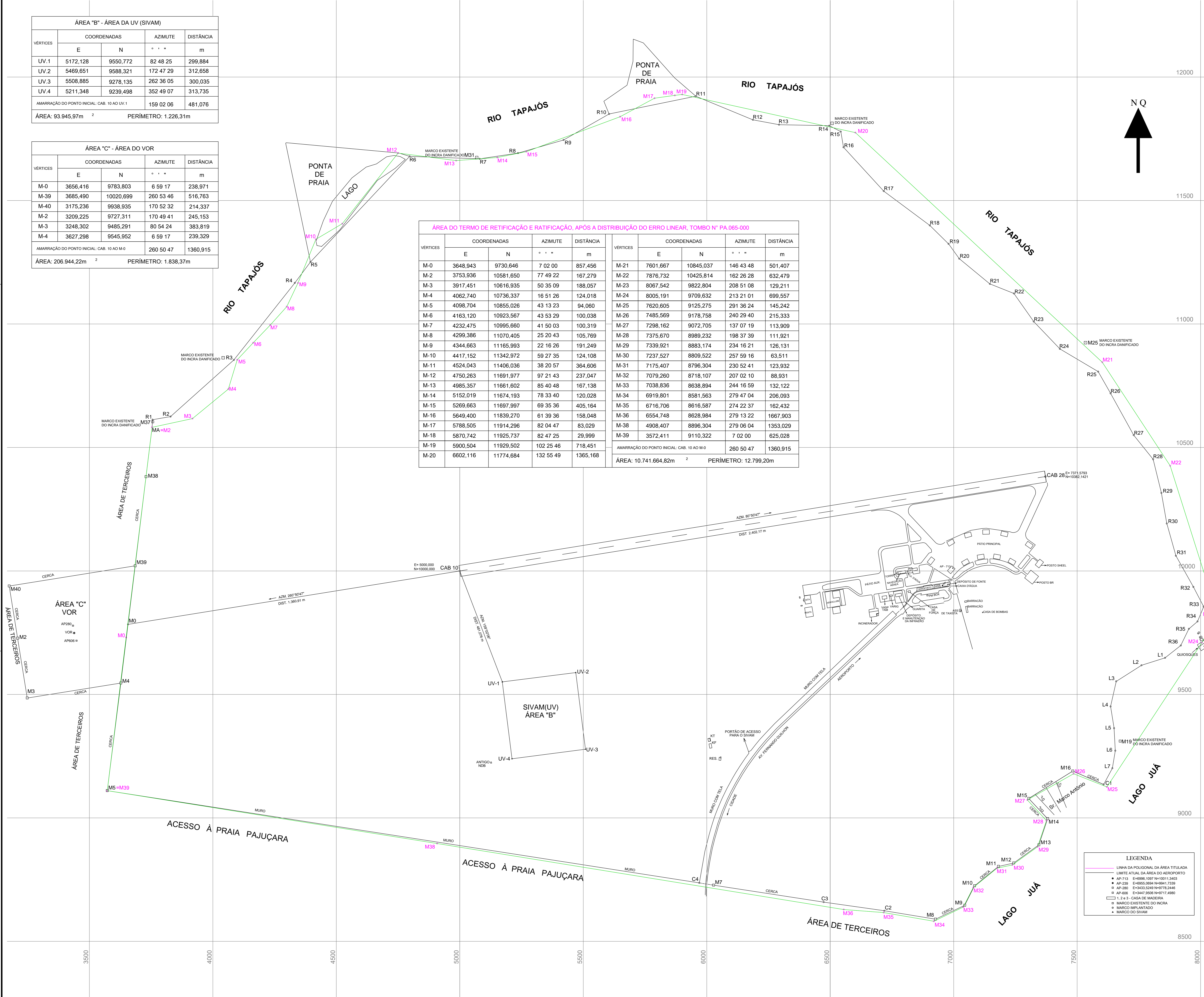
Código de Credenciação A1W

ART nº: 11498740

LADOS		AZIMUTES	DISTANCIA	COORDENADAS (UTM)		FACTOR K
Vértices				N (meters)	E (meters)	
A1W M C259	A1W P B940	161°34'30"	300,15	7.888.133,08	430.320,83	0,99995965
A1W P B940	A1W M C260	161°09'23"	322,45	7.887.841,67	430.423,00	0,99995965
A1W M C260	A1W P B941	182°41'52"	18,05	7.887.538,69	430.525,41	0,99995965
A1W P B941	A1W P B942	160°46'47"	6,58	7.887.503,58	430.524,37	0,99995965
A1W P B942	A1W P B943	250°18'13"	6,47	7.887.512,48	430.521,81	0,99995965
A1W P B943	A1W P B944	220°48'49"	14,06	7.887.504,84	430.517,91	0,99995965
A1W P B944	A1W P B945	222°18'32"	18,04	7.887.493,83	430.508,41	0,99995965
A1W P B945	A1W P B946	237°49'07"	2,77	7.887.482,49	430.498,52	0,99995965
A1W P B946	A1W M C261	249°47'34"	23,51	7.887.481,10	430.486,17	0,99995965
A1W M C261	A1W P B947	263°12'13"	218,08	7.887.471,76	430.474,56	0,99995965
A1W P B947	A1W P B948	261°18'52"	6,84	7.887.466,18	430.392,00	0,99995965
A1W P B948	A1W P B949	270°18'40"	6,24	7.887.465,84	430.257,08	0,99995965
A1W P B949	A1W P B950	288°12'20"	3,18	7.887.446,01	430.259,88	0,99995965
A1W P B950	A1W P B951	293°18'20"	43,10	7.887.447,50	430.247,88	0,99995965
A1W P B951	A1W P B952	302°22'59"	1,48	7.887.464,41	430.259,22	0,99995965
A1W P B952	A1W P B953	263°22'12"	7,87	7.887.465,18	430.259,95	0,99995965
A1W P B953	A1W P B954	172°12'17"	0,65	7.887.464,25	430.169,12	0,99995965
A1W P B954	A1W P B955	262°46'12"	70,86	7.887.463,61	430.169,30	0,99995965
A1W P B955	A1W P B956	354°38'14"	3,07	7.887.465,04	430.122,73	0,99995965
A1W P B956	A1W P B957	284°14'47"	2,00	7.887.465,64	430.118,78	0,99995965
A1W P B957	A1W M C262	173°12'14"	35,58	7.887.465,29	430.097,31	0,99995965
A1W P B958	A1W P B959	87°23'47"	4,35	7.887.419,68	430.101,45	0,99995965
A1W P B959	A1W M C263	173°32'54"	224,48	7.887.420,35	430.105,77	0,99995965
A1W M C263	A1W P B961	174°49'18"	1,17	7.887.187,38	430.103,12	0,99995965
A1W P B961	A1W P B962	267°07'17"	18,90	7.887.187,25	430.133,86	0,99995965
A1W P B962	A1W P B963	369°44'29"	7,88	7.887.186,40	430.114,08	0,99995965
A1W P B963	A1W P B964	271°20'11"	13,95	7.887.186,35	430.101,50	0,99995965
A1W P B964	A1W P B965	273°24'27"	12,92	7.887.186,08	430.085,58	0,99995965
A1W P B965	A1W P B966	272°54'27"	16,05	7.887.187,40	430.070,46	0,99995965
A1W P B966	A1W P B967	273°32'50"	13,25	7.887.188,02	430.060,03	0,99995965
A1W P B967	A1W P B968	278°18'38"	12,88	7.887.189,27	430.046,85	0,99995965
A1W P B968	A1W P B969	276°11'24"	53,53	7.887.191,69	430.034,05	0,99995965
A1W P B969	A1W P B970	278°14'30"	12,14	7.887.186,06	430.024,91	0,99995965

A1W P B970	A1W P B971	279°28'30"	13,89	7.887.248,89	429.932,50	0,99995965
A1W P B971	A1W P B972	282°14'31"	11,83	7.887.255,37	429.948,51	0,99995965
A1W P B972	A1W P B973	283°39'40"	12,09	7.887.263,38	429.947,54	0,99995965
A1W P B973	A1W P B974	285°42'50"	11,23	7.887.265,23	429.975,79	0,99995965
A1W P B974	A1W P B975	287°00'07"	10,95	7.887.265,27	429.949,39	0,99995965
A1W P B975	A1W P B976	289°18'41"	10,38	7.887.265,24	429.944,56	0,99995965
A1W P B976	A1W P B977	290°03'00"	9,43	7.887.265,79	429.944,76	0,99995965
A1W P B977	A1W P B978	292°19'43"	9,63	7.887.266,03	429.935,90	0,99995965
A1W P B978	A1W P B979	293°21'43"	9,64	7.887.272,08	429.929,99	0,99995965
A1W P B979	A1W P B980	294°48'18"	10,11	7.887.276,50	429.918,18	0,99995965
A1W P B980	A1W P B981	296°20'18"	10,95	7.887.285,14	429.948,97	0,99995965
A1W P B981	A1W M C268	298°00'18"	30,95	7.887.287,37	429.938,05	0,99995965
A1W M C268	A1W P B983	297°17'49"	43,22	7.887.454,33	429.948,95	0,99995965
A1W P B983	A1W P B984	297°19'12"	38,41	7.887.474,73	429.933,54	0,99995965
A1W P B984	A1W P B985	297°28'38"	43,87	7.887.498,06	429.955,14	0,99995965
A1W P B985	A1W P B986	297°38'00"	51,15	7.887.513,00	429.955,14	0,99995965
A1W P B986	A1W P B987	298°17'28"	81,80	7.887.514,28	429.934,13	0,99995965
A1W P B987	A1W P B988	299°34'12"	33,31	7.887.505,61	429.793,69	0,99995965
A1W P B988	A1W P B989	299°54'30"	35,38	7.887.498,13	429.721,77	0,99995965
A1W P B989	A1W M 1873	247°36'41"	879,25	7.887.486,84	429.948,95	0,99995965
A1W M 1873	A1W M 1872	344°07'00"	347,48	7.887.187,81	427.882,82	0,99995965
A1W M 1872	A1W P C264	74°18'04"	244,45	7.887.492,05	427.787,82	0,99995965
A1W P C264	A1W M 1870	74°18'04"	1,35	7.887.508,16	429.923,23	0,99995965
A1W M 1870	A1W M 1871	160°18'30"	61,38	7.887.505,23	429.924,18	0,99995965
A1W M 1871	A1W P B990	74°18'23"	112,87	7.887.521,58	429.948,31	0,99995965
A1W P B990	A1W P B991	74°18'23"	220,64	7.887.552,31	429.105,00	0,99995965
A1W P B991	A1W M 1887	74°18'23"	113,50	7.887.520,50	429.268,22	0,99995965
A1W M 1887	A1W M 1888	74°18'23"	1,35	7.887.505,25	429.924,18	0,99995965
A1W M 1888	A1W M 1889	74°18'30"	552,84	7.887.515,34	429.518,06	0,99995965
A1W M 1889	A1W P B992	73°18'22"	98,68	7.887.775,48	429.948,58	0,99995965
A1W P B992	A1W M C264	74°18'34"	64,19	7.887.797,35	429.942,85	0,99995965
A1W M C264	A1W P B993	73°18'22"	1,35	7.887.505,25	429.924,18	0,99995965
A1W P B993	A1W P B994	72°34'38"	38,15	7.887.805,37	429.238,02	0,99995965
A1W P B994	A1W P B995	342°28'38"	16,48	7.887.821,03	429.274,44	0,99995965
A1W P B995	A1W P B996	73°54'10"	14,97	7.887.831,00	429.271,28	0,99995965
A1W P B996	A1W P B997	73°49'11"	30,31	7.887.835,16	429.288,56	0,99995965
A1W P B997	A1W P B998	74°14'33"	208,75	7.887.862,01	429.468,58	0,99995965
A1W P B998	A1W P B999	73°51'10"	37,45	7.887.848,79	429.675,49	0,99995965
A1W P B999	A1W P C261	74°43'47"	67,20	7.887.870,24	429.744,88	0,99995965
A1W P C261	A1W P C262	188°11'33"	3,54	7.887.887,94	429.859,70	0,99995965
A1W P C262	A1W P C263	171°23'09"	34,60	7.887.882,17	429.811,70	0,99995965
A1W P C263	A1W M C265	53°17'49"	12,63	7.887.891,33	429.837,12	0,99995965
A1W M C265	A1W M C259	34°18'21"	495,31	7.887.888,82	429.847,16	0,99995965





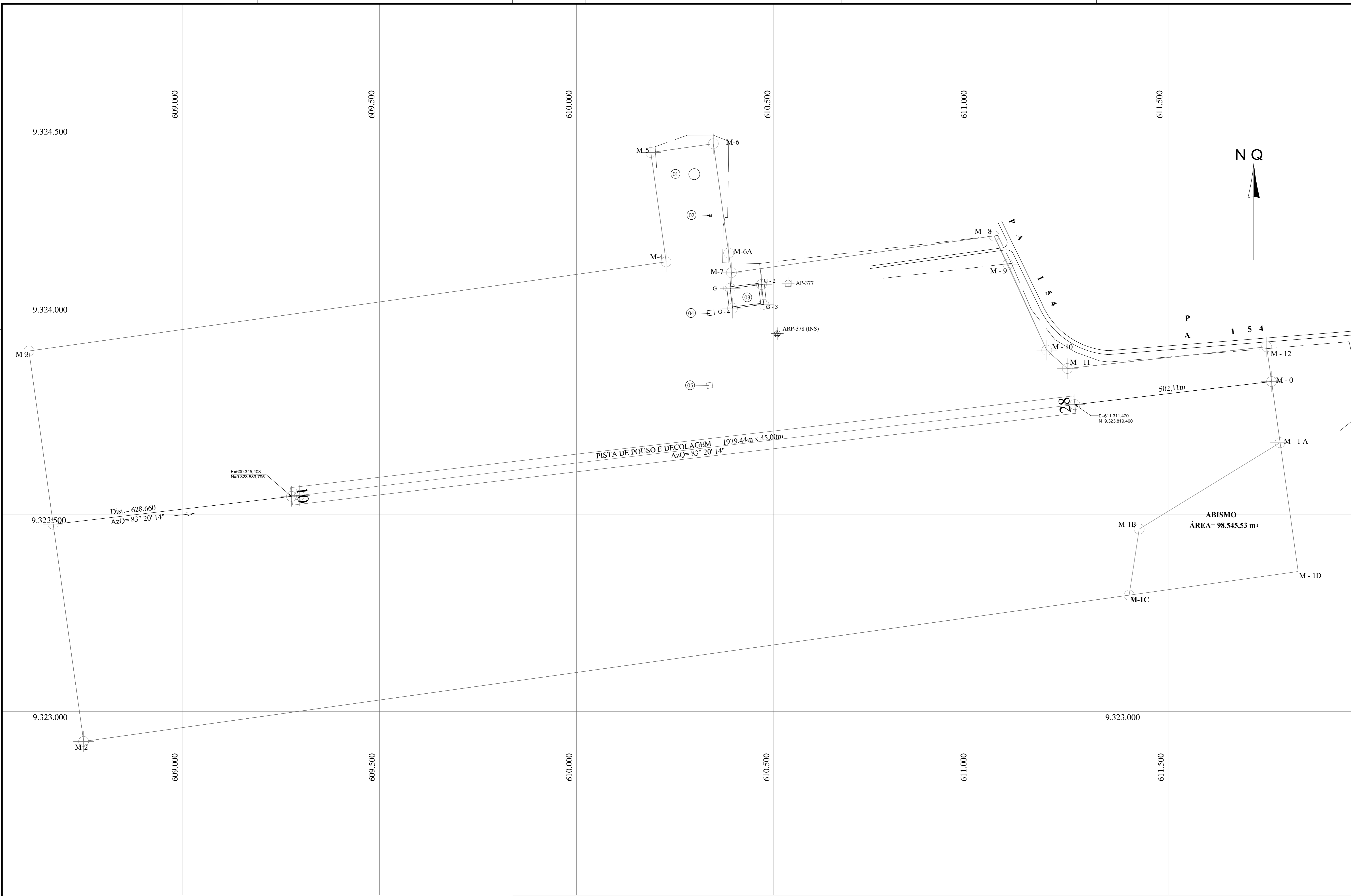
ÁREA "A" - ÁREA PATRIMONIAL GERAL INCLUINDO ÁREA DO SIVAM				
VÉRTICES	COORDENADAS		AZIMUTE	DISTÂNCIA
	E	N	° ' "	m
M-0	3656,416	9783,503	6 59 17	238,971
M-39	3685,490	10020,699	6 55 37	363,308
M-38	3729,306	10381,355	7 00 38	201,740
M-A	3753,929	10581,587	3 47 43	31,015
R-1	3755,982	10612,534	80 16 46	73,754
R-2	3828,677	10624,987	48 11 01	344,152
R-3	4085,168	10854,449	38 20 58	397,785
R-4	4331,976	11166,408	36 48 09	105,765
R-5	4395,335	11251,094	43 11 36	586,634
R-6	4796,865	11678,778	92 01 43	283,840
R-7	5080,527	11668,730	81 29 19	156,864
R-8	5235,663	11691,947	73 57 10	192,053
R-9	5420,233	11745,036	60 16 30	212,308
R-10	5604,605	11850,306	78 24 23	358,402
R-11	5955,695	11922,333	112 28 03	250,216
R-12	6186,919	11826,711	100 32 39	107,644
R-13	6292,745	11807,013	91 11 11	203,688
R-14	6496,389	11802,796	117 06 56	52,220
R-15	6542,869	11778,995	170 11 58	64,428
R-16	6553,836	11715,507	137 27 06	240,884
R-17	6716,724	11538,045	126 40 53	232,548
R-18	6903,220	11399,129	134 28 49	106,621
R-19	6979,293	11324,424	144 09 13	74,110
R-20	7022,693	11264,351	129 29 05	160,576
R-21	7146,625	11162,245	111 42 22	104,889
R-22	7244,077	11123,452	144 49 31	138,990
R-23	7324,145	11009,842	136 16 28	153,158
R-24	7430,009	10899,161	120 42 30	180,452
R-25	7585,158	10807,010	150 16 56	101,307
R-26	7635,379	10719,027	151 01 22	193,375
R-27	7729,062	10549,860	141 10 38	125,453
R-28	7807,710	10452,121	166 11 59	140,308
R-29	7841,179	10315,863	171 54 13	155,361
R-30	7863,060	10162,051	159 54 23	107,167
R-31	7899,878	10061,407	150 39 21	144,513
R-32	7970,697	9935,436	152 36 16	90,331
R-33	8012,261	9855,236	202 30 14	64,693
R-34	7987,500	9795,469	229 29 32	46,053
R-35	7952,485	9765,555	206 00 52	75,016
R-36	7919,583	9698,139	231 47 32	80,868
L-1	7896,039	9648,121	252 24 25	100,330
L-2	7760,402	9617,796	237 32 10	121,183
L-3	7658,156	9552,749	192 38 19	104,250
L-4	7635,346	9451,025	170 48 40	88,942
L-5	7649,549	9363,224	176 55 37	91,087
L-6	7654,432	9272,268	169 30 04	72,213
L-7	7642,512	9201,046	208 19 04	74,494
C-1	7607,175	9135,467	293 25 24	136,073
M-16	7482,315	9189,559	238 08 36	210,035
M-15	7303,917	9078,703	137 00 50	112,180
M-14	7380,404	8996,641	198 32 14	111,742
M-13	7344,879	8890,696	234 09 27	125,525
M-12	7243,125	8817,194	257 29 33	63,495
M-11	7181,137	8803,443	230 53 55	124,499
M-10	7084,522	8724,922	206 46 39	88,285
M-9	7044,747	8646,104	244 33 50	131,144
M-8	6926,315	8589,777	279 25 35	209,832
C-2	6719,316	8624,143	278 06 00	247,282
C-3	6474,501	8658,985	278 43 08	452,045
M-7	6027,680	8727,508	279 05 32	58,649
C-4	5969,768	8736,776	278 51 23	2426,285
M-5	3572,411	9110,322	7 10 52	439,074
M-4	3627,298	9545,952	6 59 18	239,329
AMARRAÇÃO DO PONTO INICIAL: CAB. 10 AO M-0				260 50 47 1360,915
ÁREA: 10.462.154,53m <sup>2</sup>				PERÍMETRO: 12.769,43m

OBS.: ÁREA ATUALMENTE OCUPADA PELO AEROPORTO+ ÁREA "A" - ÁREA "B"  
10.462.154,53 - 93.945,97+ 10.368.208,56m<sup>2</sup>

OBS.: DO R1 AO R36 LINHA PREMAR (MARE ALTA) DO RIO TAPAJÓS  
OBS.: DO L1 AO C1 E DO M14 AO M8 LINHA PREMAR (MARE ALTA) DO LAGO JUA

APROVO:				
Brasília-DF, de de 2003				
Ten. Brig.-do-Av. - ASTOR NINA DE CARVALHO NETO Chefe do SPP/AN				
DE ACORDO:				
Maj. Brig.-do-Av. - CARLOS ALBERTO PIRES ROLLA COMANDANTE DO 100AV				
GARDEN GARCIA JUNIOR - Cel.-Av. CHEFE DO SPP/AN				
JOÃO ROBERTO DE PAULA Superintendente de Registro e Arquivo				
COMANDO DA AERONÁUTICA I COMAR SERPAT-1	LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO PLANIMÉTRICO DO REZONEAMENTO CIVIL / MILITAR DA ÁREA PATRIMONIAL DO AER. DE SANTARÉM-PA			
UNIDADE	DATA	ESCALA	VISTO:	CREA
in	DEZ/2002	1/5000	JOELSON MOULIN DE ASEVEDO - 1º TEN. ENG. CONFERIDO: JOELSON MOULIN DE ASEVEDO - 1º TEN. ENG.	CREA: 50607124/DI/08P
10-01/F2E002/ /02PA/PA.065		TOPOGRÁFICO: FELIPE LUIZ C. ROXO DA SILVA - SO STP PRESENTE:		CREA
SUBSTITUI A				CREA
FOI SUBSTITUÍDO POR				
		MODIFICAÇÃO		DATA
				RESPONSÁVEL





LEGENDA

01 - ANTENA DO NDB

02 - KT

03 - SÍTIO DO GNA

04 - KF

05 - ÁREA DESTINADA AO SIVAM

⊕ - AP-377      N: 9.324.127,46   E: 610.584,44

⊕ - ARP-378(INS)    N: 9.323.999,66   E: 610.556,89

— — — CERCA NOVA

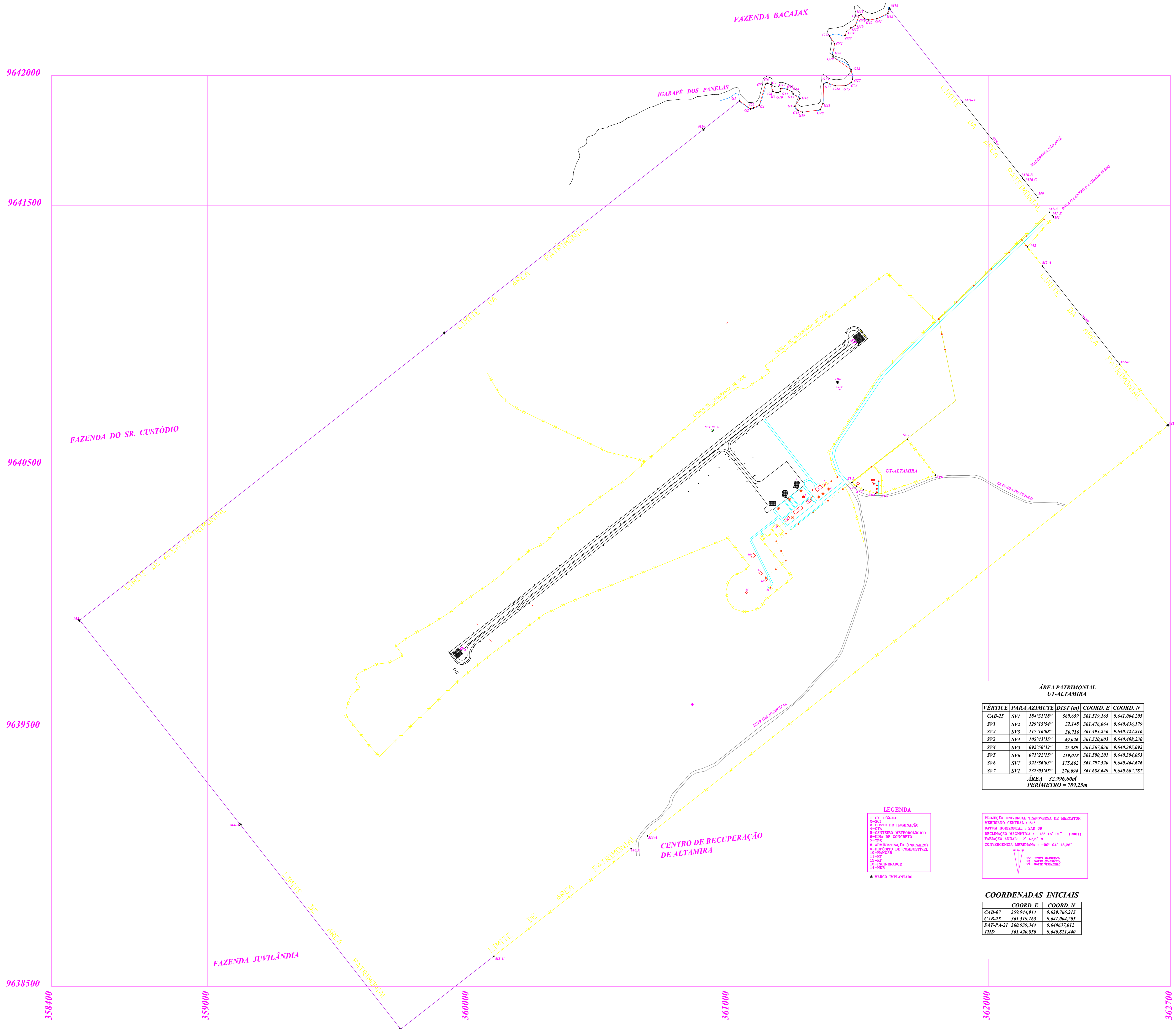
OBS: O COMANDO DA AERONÁUTICA NÃO TEM INTERESSE NA ÁREA DE 98.545,53m², POIS A MESMA TRATA-SE DE UM ABISMO

ÁREA ATUALMENTE OCUPADA PELO AEROPORTO				
VÉRTICES	COORDENADAS		AZIMUTE	DISTÂNCIA
	N	E	° ' "	m
M0	9.323.877,718	611.810,189	172° 03' 17"	156,415
M1-A	9.323.722,805	611.831,810	238° 28' 57"	419,147
M1-B	9.323.503,693	611.474,495	188° 39' 24"	169,531
M1-C	9.323.336,093	611.448,978	262° 03' 14"	2.676,806
M2	9.322.966,046	608.797,873	352° 03' 14"	1.000,000
M3	9.323.956,445	608.659,631	82° 03' 14"	1.631,401
M4	9.324.181,970	610.275,368	352° 03' 15"	280,000
M5	9.324.459,284	610.236,661	82° 03' 12"	159,999
M6	9.324.481,404	610.395,124	172° 03' 14"	279,999
M6-A	9.324.204,093	610.433,831	172° 03' 15"	50,210
M7	9.324.154,365	610.440,772	82° 03' 14"	672,419
M8	9.324.247,321	611.106,735	153° 55' 35"	79,888
M9	9.324.175,563	611.141,848	155° 43' 00"	239,322
M10	9.323.957,416	611.240,269	131° 41' 14"	69,870
M11	9.323.910,948	611.292,447	83° 47' 58"	508,411
M12	9.323.965,861	611.797,884	172° 03' 10"	88,998
AMARRAÇÃO DO PONTO INICIAL: CAB.28 AO M0				502,110
ÁREA: 2.774.404,95 m²			PERÍMETRO: 8.482,42 m	

ÁREA PATRIMONIAL TOTAL				
VÉRTICES	COORDENADAS		AZIMUTE	DISTÂNCIA
	N	E	° ' "	m
M0	9.323.877,718	611.810,189	172° 03' 17"	156,415
M1-A	9.323.722,805	611.831,810	172° 03' 17"	330,075
M1-D	9.323.395,899	611.877,441	262° 03' 14"	432,617
M1-C	9.323.336,093	611.448,978	262° 03' 14"	2.676,806
M2	9.322.966,046	608.797,873	352° 03' 14"	1.000,000
M3	9.323.956,445	608.659,631	82° 03' 14"	1.631,401
M4	9.324.181,970	610.275,368	352° 03' 15"	280,000
M5	9.324.459,284	610.236,661	82° 03' 12"	159,999
M6	9.324.481,404	610.395,124	172° 03' 14"	279,999
M6-A	9.324.204,093	610.433,831	172° 03' 15"	50,210
M7	9.324.154,365	610.440,772	82° 03' 14"	672,419
M8	9.324.247,321	611.106,735	153° 55' 35"	79,888
M9	9.324.175,563	611.141,848	155° 43' 00"	239,322
M10	9.323.957,416	611.240,269	131° 41' 14"	69,870
M11	9.323.910,948	611.292,447	83° 47' 58"	508,411
M12	9.323.965,861	611.797,884	172° 03' 10"	88,998
AMARRAÇÃO DO PONTO INICIAL: CAB.28 AO M0				502,110
ÁREA: 2.872.950,48 m²			PERÍMETRO: 8.656,43 m	




COMANDO DA AERONÁUTICA I COMAR SERPAT-1			LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO PLANIMÉTRICO DA ÁREA PATRIMONIAL DO AERÓPORTO DE CARAJÁS-PA		
UNIDADE	DATA	ESCALA	VISTO:	CREA:	
metro	MAR/2004		ODILON MOULIN DE ASEVEDO - 1º TEN-ENG.	508071242NDSP	
10-01/F2E001/ /02PA/P1.068			CONFERIDO:	CREA:	
			ODILON MOULIN DE ASEVEDO - 1º TEN-ENG.	508071242NDSP	
			AUTOR:		
			PEDRO LUIZ CAMPOS ROJO DA SILVA - SO STP		
			DESENHO:		
			ROGERIO DO CARMO DINIZ - 3S S08		
SUBSTITUI A					
FOI SUBSTITUIDO POR					
			MODIFICAÇÃO	DATA	RESPONSÁVEL



ÁREA PATRIMONIAL UT-ALTIMIRA					
VÉRTICE	PARA	AZIMUTE	DIST (m)	COORD. E	COORD. N
CAR-25	SV1	184°31'18"	569,659	361.519,165	9.641.004,175
SV1	SV2	129°15'21"	22,148	361.476,064	9.640.316,205
SV2	SV3	17°16'08"	30,716	361.493,256	9.640.422,216
SV3	SV4	105°43'35"	49,026	361.520,603	9.640.408,230
SV4	SV5	09°25'30"	22,389	361.567,836	9.640.395,092
SV5	SV6	07°32'21"	219,018	361.590,201	9.640.034,063
SV6	SV7	321°56'03"	175,862	361.797,520	9.640.464,676
SV7	SV1	232°50'55"	270,094	361.688,649	9.640.602,787
ÁREA = 32.996,60m <sup>2</sup>					
PERÍMETRO = 789,25m					

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR  
MERIDIANO CENTRAL : 51°  
DATUM HORIZONTAL : SAD 69  
DECLINAÇÃO MAGNÉTICA : -18° 16' 21" (2001)  
VARIAÇÃO ANUAL: -7" 47,0"  
CONVERGÊNCIA MERIDIANA : -00° 04' 10,28"



NM : NORTE MAGNÉTICO  
NQ : NORTE QUADRANTELA  
NV : NORTE VERDADEIRO

	COORD. E	COORD. N
CAB-07	359.944,914	9.639.766,215
CAB-25	361.519,165	9.641.004,205
SAT-PA-21	360.939,344	9.640637,012
THD	361.420,850	9.640.821,440

Anexo SBHT - Planta 10-01-F2E010- -01PA-PA.043 - Dez 2 (6205891) SEI 00058.049242/2021-79 / pg. 18