



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 5º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200

Telefone: - www.anac.gov.br

Contrato nº 003/ANAC/2023/ANAC/2023 - Norte II

Processo nº 00058.010736/2023-25

Versão compilada até o Termo Aditivo nº 002, de 17 de novembro de 2025

ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA)

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. **Demandas Previstas:** 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 30^a (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 substitui-la;
- 2.1.7. **PMI:** Programa de Melhorias da Infraestrutura; um dos relatórios componentes do PGI;
- 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
- 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 do Bloco objeto do presente Contrato é a seguinte:

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, alterada pela Portaria nº 149/DGCEA, de 8 de novembro de 2021, ou a que vier a atualizá-la.

4.1.3. Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Contrato, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas no item 1 do Apêndice E.

4.1.3.1. Caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse e exploração da área descrita no item 2 do Apêndice E.

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

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.

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.

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 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 30^a hora rodada mais movimentada no ano civil.

6.2.1. Entende-se por 30^a hora rodada mais movimentada a hora que apresenta a 30^a maior razão entre a demanda e capacidade de processamento de passageiros.

6.2.2. Para a primeira avaliação do nível de serviço durante a Fase II, caso o incremento de demanda observado como consequência da realização da 30^a Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30) e seus eventos correlatos impacte na Hora Pico do período, tais dados de movimentação poderão ser expurgados para fins da avaliação do nível de serviço ofertado aos usuários do aeroporto. (Acrescentada pelo Termo Aditivo nº 001, de 07 de fevereiro de 2025)

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

Sala de desembarque: espaço mínimo por passageiro (m ² /pax); tempo médio Componente i de ocupação no componente (min)	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	Internacional
	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_i: capacidade na Hora Pico do componente “i” (pax/hora);

Ad_i: área disponível no componente “i” (m²);

Emp_i: espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m²/pax);

To_i: tempo de ocupação no componente “i” (min).

6.4.2. A área disponível no componente (Ad_i) 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_i) 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:

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

N: número de equipamentos e sistemas associados ao componente;

To_i: tempo de máxima ocupação no componente “i” (minutos);

T_{sec}: 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 voto na indicação realizada pela Concessionária.

6.6. Para aeroportos enquadrados na Faixa 3, 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:

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

Equação 3

%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

Aeroporto Internacional de Belém – Val de Cans – Júlio Cesar Ribeiro (SBBE)

7.1. Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração até 31 de agosto de 2025, 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: ([Alterada pelo Termo Aditivo nº 001, de 07 de fevereiro de 2025](#))

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 14º (décimo quarto) e o 25º (vigésimo quinto) mês da concessão, em embarque e desembarque. ([Alterada pelo Termo Aditivo nº 001, de 07 de fevereiro de 2025](#))

7.1.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 15 (quinze) posições código “C” e 2 (duas) posições código “E”.

7.1.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.1.1 e 7.1.2 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.

7.2. 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:

7.2.1. Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de 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 I-B 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.

7.2.3. 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.

7.3. 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 Internacional Alberto Alcolumbre – Macapá/AP (SBMQ)

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.

7.4.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) 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 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 pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase I-B 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 I-B 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.

7.7. Os prazos a que se referem os itens 7.1 a 7.6 poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de:

7.7.1. 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

7.7.2. 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.

7.7.3. 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.

7.7.4. Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 7.7, 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.

7.8. 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.

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

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

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

Instalações	Requisito
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.

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.

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

8.13.2. 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.

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 a 6.9	6.1 a 6.5 e 6.7 a 6.9	6.1 a 6.6 e 6.8 a 6.9
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

- O enquadramento inicial dos aeroportos para a Fase I-B será:
 - Faixa 1: Macapá (SBMQ).
 - Faixa 2: Belém (SBBE).
- 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.
 - Considera-se a movimentação anual aquela realizada entre janeiro e dezembro do respectivo ano.
 - 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.
- 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.

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

1.3. O Sistema deverá entrar em operação em até 180 dias contados a partir do término da Fase I-A.

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.

5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo. A Concessionária deverá manter os dados do Sistema armazenados pelo prazo mínimo de 5 anos.

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 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 à data do reajuste subsequente.

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	1. Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos (Q) 2. Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos (Q)

Aspectos	segurança Categorias	IQS
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)
	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)
		17. Tempo de espera na fila do check-in
Pesquisa de Acessibilidade	Acessibilidade	18. Qualidade dos estacionamentos oficiais do operador aeroportuário
		19. Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto
		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

(Q) 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
Serviços Diretos						-1,00%	-

Tempo de espera nas filas de inspeção de segurança	Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos	95,52%	97,10%	-	-	-1,00%	-
	Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos	95,52%	97,10%	-	-		
Disponibilidade de Equipamentos					-1,00%	-	
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 esteriras rolantes inclinadas	96,90%	98,20%	-	-	-0,50%	-
Instalações Lado Ar					-1,50%	0,40%	
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%	-		
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros					-4,00%	1,60%	
Mobilidade	Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)	3,88	4,10	4,24	0,03	-0,40%	0,20%
	Facilidade de acessar informações de voos (Q)	3,94	4,17	4,28	0,03	-0,40%	0,20%
Serviços Básicos	Limpeza de banheiros (Q)	3,95	4,11	4,25	0,04	-0,50%	0,20%
	Disponibilidade de banheiros (Q)	3,97	4,19	4,33	0,04	-0,50%	0,20%
	Disponibilidade de wi-fi oficial do operador aeroportuário (Q)	3,11	3,44	3,78	0,06	-0,40%	0,20%
	Conforto na área de embarque (Q)	3,99	4,09	4,15	0,02	-0,50%	0,20%
	Conforto térmico (Q)	3,90	4,15	4,29	0,04	-0,40%	0,20%

Ambiente							
	Conforto acústico	-	4,03	-	-	-	-
	Limpeza geral do aeroporto (Q)	4,15	4,34	-	0,04	-0,50%	
Acesso	Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada (Q)	3,47	3,72	3,9	0,07	-0,40%	0,20%
Total				-7,50%		2,00%	

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

$$Q_n(i) = Decréscimo(i) \times f_n$$

Equação 1

Se $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i)$;

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

Equação 2

Se $R(i) \geq Padrão(i)$;

$$Q(i) = 0$$

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

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 $R(i) < Vi(i)$:

$$Q(i) = Decréscimo(i)$$

Equação 6

Se $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i)$:

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

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 $R(i) < Vi(i)$:

$$Q_n(i) = Decréscimo(i) \times f_n$$

Equação 9

Se $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i)$;

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

Equação 10

Se $Padrão(i) \leq R(i) < Vs(i)$;

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

Equação 11

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

$$Q_n(i) = Bônus(i) \times f_n$$

Equação 12

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 13

Se “n” é internacional:

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

Equação 14

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 28, 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 29, 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 $R(i) < Vi(i)$:

$$Q(i) = Decréscimo(i)$$

Equação 15

Se $Vi(i) \leq R(i) < Padrão(i) - Intervalo(i)$:

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

Equação 16

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

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

$$Q(i) = 0$$

Equação 17

- 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 $Padrão(i) + Intervalo(i) \leq R(i) < Vs(i)$:

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

Equação 19

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

$$Q(i) = Bônus(i)$$

Equação 20

onde:

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

$Q(i)$: 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 o percentual de 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:

20.3.1. Descumprimento da metodologia de coleta e aferição dos IQS e da Pesquisa de Satisfação de Passageiros 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, inclusive quando há descontinuidade na fila, a amostra será considerada equivalente às amostras de passageiros aguardando mais do que 5 (cinco) minutos.

21.3. É vedado limitar ou restringir o fluxo de passageiros no acesso à área de formação do componente operacional de inspeção, em função de falta de capacidade operacional para controle e leitura de bilhetes de embarque.

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:

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

Equação 22

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

Equação 23

onde:

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

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

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

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

TF_{nd} : Número total de registros de medição de tempo de fila no componente operacional de inspeção de segurança doméstico ' n_d ' no período avaliativo do IQS;

TF_{ni} : Número total de registros de medição de tempo de fila no componente operacional de inspeção de segurança internacional ' n_i ' 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

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

Equação 25

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.

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 29, 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 26

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 33 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.

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 27

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 28

- 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 29

onde:

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

$R_{AI\%}$: 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.

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 30

onde:

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

P_i (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;

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 42, e serão classificadas sob os títulos “Satisffeito” ou “Insatisffeito” considerando o seguinte critério:

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

Satisffeito	Insatisffeito
-------------	---------------

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
5	4	3	2	1

46. 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

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.

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 31

onde:

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

P_i (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.

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 voto 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

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.

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

1.3. O Sistema deverá entrar em operação em até 180 dias contados a partir do término da Fase I-A.

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.

5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo. A Concessionária deverá manter os dados do Sistema armazenados pelo prazo mínimo de 5 anos.

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	
	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

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros			
Categoria	Indicador	Critério	Padrão
Inspeção de Segurança	1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança		4,38
	2. Organização do processo de inspeção de segurança		4,37
Mobilidade	3. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal		4,10
	4. Facilidade de acessar informações de voos		4,17
Serviços Básicos	5. Limpeza de banheiros	Aferição por meio de pesquisa de satisfação dos passageiros	4,11
	6. Disponibilidade de banheiros		4,19
	7. Disponibilidade de wi-fi oficial do operador aeroportuário		3,44

Ambiente	8. Conforto na área de embarque	4,09
	9. Conforto térmico	
	10. Conforto acústico	
	11. Limpeza geral do aeroporto	
Acesso	12. Facilidade para sair do veículo e acessar o terminal pela calçada	3,72

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;

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

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. 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

18. 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:

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

onde:

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

P_i (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.

19. 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

20. As perguntas relacionadas aos Indicadores que comporão os Índices de Satisfação serão respondidas utilizando-se a escala a que se refere o item 17, e serão classificadas sob os títulos “Satisffeito” ou “Insatisffeito” considerando o seguinte critério:

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

Satisffeito	Insatisffeito
-------------	---------------

Muito Bom	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
5	4	3	2	1

21. 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

22. 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.

23. 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.

24. 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

25. 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_i (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;

26. 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

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

28. A Concessionária deverá encaminhar à ANAC, mensalmente, todos os dados coletados para aferição dos resultados dos IQS definidos neste Apêndice.

29. 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.

29.1. O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de voto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.

29.2. A ANAC poderá, mediante solicitação e a seu critério, autorizar a realização da Pesquisa e do seu planejamento pela Concessionária.

29.3. A metodologia para realização da pesquisa de que trata o item 29 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.

29.4. 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.

29.5. A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários.

30. 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.

30.1. 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

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

31.1. 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:

31.1.1. áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, assim entendidas aquelas cujos Indicadores tenham resultados abaixo do padrão;

31.1.2. Descumprimento das Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, nos termos do item 5 do PEA;

31.1.3. problemas identificados por meio de Sistema utilizado pela Concessionária para atendimento dos Usuários, nos termos do item 1 e seguintes;

31.1.4. problemas identificados por meio de sistema utilizado pela ANAC para

recebimento de manifestações dos Usuários do serviço.

32. 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.

32.1. O Plano de Ação deverá ser implementado até o final do mês de julho seguinte à data definida para sua apresentação.

33. Na elaboração do Plano, a Concessionária deverá cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às suas atividades.

34. 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.

34.1. 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.

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.

1.3. O Sistema deverá entrar em operação em até 180 dias contados a partir do término da Fase I-A.

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.
5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo. O Sistema deverá entrar em operação em até 180 dias contados a partir do término da Fase I-A.

APÊNDICE E

Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária:

1. Bloco Norte II
 - 1.1. Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans/Júlio Cesar Ribeiro (SBBE), Belém/PA:
 - 1.1.1. A área civil medindo 4.067.632,37 m², inscrita na Planta anexa à Portaria Conjunta nº 2, de 6 de novembro de 2024, denominada “Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans/Júlio Cesar Ribeiro (SBBE), Belém/PA”, datada de junho de 2024, composta por partes das áreas a seguir descritas: [\(Alteração pelo Termo Aditivo nº 002, de 17 de novembro de 2025\)](#)
 - 1.1.1.1. Áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:
 - 1.1.1.1.1. Transcrição nº 3.675, Livro nº 3-C, Folha nº 193, datada de 26/03/1940, do Cartório de Registro de Imóveis do 2^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;
 - 1.1.1.1.2. Transcrição nº 7.081, Livro nº 3-P, Folhas nsº 231-232, datada de 28/07/1944, do Cartório de Registro de Imóveis do 1^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;
 - 1.1.1.1.3. Transcrição nº 9.933, Livro nº 3-R, Folha nº 104, datada 27/09/1949, do Cartório de Registro de Imóveis do 1^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;
 - 1.1.1.1.4. Transcrição nº 23.219, Livro nº 3-AA, Folha nº 57, datada de 18/12/1973, do Cartório de Registro de Imóveis do 1^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;
 - 1.1.1.1.5. Matrícula nº 296, Livro nº 2, Folha nº 296-296v., datada de 11/06/1977, do Cartório de Registro de Imóveis do 2^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA;
 - 1.1.1.1.6. Matrícula nº 1.441, Livro nº 2-D, Folha nº 01, datada de 13/09/1977, do Cartório de Registro de Imóveis do 1^º Ofício da Comarca de Belém do Pará/PA; e
 - 1.1.1.1.7. Matrícula nº 43.256, Livro nº 2-EN, Folhas nsº 056-056v., datada de 06/10/2006, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Belém/PA.

1.1.1.2. Área em processo de desapropriação e regularização pelo Estado do Pará (Art. 38, §1º da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), declarada 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, medindo 679.491,44 m², identificada como “Área desapropriada pelo Estado do Pará em processo de regularização” na Planta “Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), Belém/PA”, datada de dezembro de 2022.

1.2. Aeroporto Internacional de Macapá - Alberto Alcolumbre (SBMQ)

1.2.1. A área civil medindo 3.340.224,40 m², inscrita na Planta “Aeroporto Internacional de Macapá/AP - Alberto Alcolumbre (SBMQ), datada de outubro de 2022, integrante da Matrícula nº 43.582, Livro nº 2, Folhas nsº 01-17v., datada de 26/01/2015, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Macapá/AP.

Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitida imediatamente:

2. Bloco Norte II:

2.1. Área de propriedade da União, de posse de terceiros, medindo 117.623,01 m², integrante da área descrita no item 2.1.1.1, denominada como “Área AO1” na Planta “Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (SBBE), Belém/PA”, datada de dezembro de 2021.

APÊNDICE F

PLANTAS DOS SÍTIOS AEROPORTUÁRIOS

As plantas dos sítios aeroportuários que compõem o Bloco Norte II encontram-se no documento SEI 11794264. ([Alteração pelo Termo Aditivo nº 002, de 17 de novembro de 2025](#))