



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 de Concessão nº 002/ANAC/2023 - SP/MS/PA/MG

Processo nº 00058.010753/2023-62

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. **Demanda Prevista:** demanda projetada pela Concessionária no PGI;
- 2.1.3. **Especificações mínimas da Infraestrutura Aeroportuária:** diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento das infraestruturas aeroportuárias;
- 2.1.4. **Hora Pico:** a 30ª (trigésima) hora rodada mais movimentada dentro de um ano civil;
- 2.1.5. **IFR:** *Instrument Flight Rules* (Regras de Voo por Instrumentos);
- 2.1.6. **PNAE:** Passageiro com necessidade de assistência especial, conforme definido na Resolução ANAC n.º 280/2013, ou outra que vier a 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 4 do Apêndice E.

4.1.3.2. A transferência à Concessionária da posse da área descrita do item 2 do Apêndice E será condicionada à conclusão do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

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.

6.3. 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

Componente	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	Internacional
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
Sala de desembarque: espaço mínimo por passageiro (m ² /pax); tempo médio de ocupação no componente (min)	m ² /pax	1,7	1,7
	min	20	45

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

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

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

Equação 1

Onde:

CHp_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 de Congonhas – São Paulo (SBSP)

7.1. Para a **Fase I-B** do Contrato, com prazo máximo de duração de 60 (sessenta) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.1.1. Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 47º (quadragésimo sétimo) e o 58º (quinquagésimo oitavo) mês da concessão, em embarque e desembarque.

7.1.2. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito no item 7.1.1 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

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

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

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

7.2.2.3. 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.

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

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

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

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

Aeroporto de Campo Grande – Campo Grande/MS (SBCG)

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, 11 (onze) posições código “C”.

7.4.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.4.1 e 7.4.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

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

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

7.5.4. Construir pista de táxi de saída rápida conectando a pista de pouso e decolagem 06/24 ao pátio da Força Aérea Brasileira, na Ala 5, adequada aos requisitos regulamentares de projeto para código de referência de aeronave de que trata o item 7.5.2 e operação diurna/noturna, a 1700 metros da cabeceira 06, compatível com as operações militares.

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 possível 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.

Aeroporto de Corumbá – Corumbá/MS (SBCR)

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

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

7.7.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos.

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

7.7.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.7.1 e 7.7.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

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

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

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

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

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

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

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

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

Aeroporto Internacional de Ponta Porã/MS (SBPP)

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

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

7.10.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos.

7.10.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código "C".

7.10.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.10.1 e 7.10.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

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

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

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

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

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

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

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

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

Aeroporto Maestro Wilson Fonseca – Santarém/PA (SBSN)

7.13. 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:

7.13.1. 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.

7.13.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 5 (cinco) posições código “C”.

7.13.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.13.1 e 7.13.2 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.

7.14. 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:

7.14.1. 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.

7.14.2. 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.

7.14.2.1. 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.

7.14.3. 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.

7.15. 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.

7.15.1. 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.

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

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

7.16. 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:

7.16.1. 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.

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

7.16.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.16.1 e 7.16.2 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.

7.17. 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:

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

7.17.2. 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.

7.17.2.1. 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.

7.17.3. 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.

7.18. 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.

7.18.1. 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.

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

Aeroporto de Carajás – Parauapebas/PA (SBCJ)

7.19. 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:

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

7.19.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos.

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

7.19.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.19.1 e 7.19.2 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.

7.20. 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:

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

7.20.2. 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.

7.20.2.1. 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.

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

7.21. 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.

7.21.1. 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.

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

Aeroporto de Altamira – Altamira/PA (SMHT)

7.22. 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:

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

7.22.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos.

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

7.22.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.22.1 e 7.22.2 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.

7.23. 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:

7.23.1. 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.

7.23.2. 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.

7.23.2.1. 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.

7.23.3. 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.

7.24. 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.

7.24.1. 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.

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

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

7.25. 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:

7.25.1. 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.

7.25.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 7 (sete) posições código “C”.

7.25.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.25.1 e 7.25.2 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.

7.26. 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:

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

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

7.26.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 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.

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

7.27. 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.

7.27.1. 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.

7.27.2. 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 Mário Ribeiro – Montes Claros/MG (SBMK)

7.28. 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:

7.28.1. 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.

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

7.28.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.28.1 e 7.28.2 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.

7.29. 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:

7.29.1. 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.

7.29.2. 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.

7.29.2.1. 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.

7.29.3. 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.

7.30. 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.

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

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

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

7.31. 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:

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

aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros por hora em embarque e em desembarque.

7.31.1.1. Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos.

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

7.31.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.31.1 e 7.31.2 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.

7.32. 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:

7.32.1. 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.

7.32.2. 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.

7.32.2.1. 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.

7.32.3. 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.

7.33. 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.

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

7.33.2. 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.

7.34. Os prazos a que se referem os itens 7.1 a 7.33 poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de:

7.34.1. 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

7.34.2. 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.

7.34.3. 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.

7.34.4. Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 7.34, 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.

7.35. 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 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 Terminals 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

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

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 segurança	1. Percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos (Q) 2. Percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos (Q)
Disponibilidade de Equipamentos	Elevadores	3. Percentual do tempo de disponibilidade de elevadores (Q)
	Escadas rolantes e esteiras rolantes verticais	4. Percentual do tempo de disponibilidade de escadas rolantes e esteiras rolantes inclinadas (Q)
Instalações Lado Ar	Atendimento em pontes de embarque	5. Percentual de passageiros domésticos atendidos em ponte de embarque (Q) 6. Percentual de passageiros internacionais atendidos em ponte de

Aspectos	Categorias	IQS
Pesquisa de Satisfação de Passageiros	Mobilidade	embarque (Q)
		7. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal (Q)
	Serviços Básicos	8. Facilidade de acessar informações de voos (Q)
		9. Limpeza de banheiros (Q)
		10. Disponibilidade de banheiros (Q)
	Ambiente	11. Disponibilidade de wi-fi oficial do operador aeroportuário (Q)
		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	96,90%	98,20%	-	-	-0,50%	-

	disponibilidade de elevadores						
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%
Ambiente	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%
	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;

TF_{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;

TF_{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

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

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_n : 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 “Satisffeito”.

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	1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança
	2. Organização do processo de inspeção de segurança
	3. Facilidade de encontrar seu caminho no terminal
Serviços Básicos	4. Facilidade de acessar informações de voos
	5. Limpeza de banheiros
Mobilidade	6. Disponibilidade de banheiros

Aspecto/Categoria		Indicadores
		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		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	Aferição por meio de pesquisa de satisfação dos passageiros	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		4,11
	6. Disponibilidade de banheiros		4,19
	7. Disponibilidade de wi-fi oficial		3,44

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros			
Ambiente	do operador aeroportuário		
	8. Conforto na área de embarque		4,09
	9. Conforto térmico		4,15
	10. Conforto acústico		4,03
Acesso	11. Limpeza geral do aeroporto		4,34
	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 “Satisffeito”.

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 SP/MS/PA/MG

1.1. Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP):

1.1.1. A área civil medindo 1.640.875,65 m², inscrita na Planta “Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP), São Paulo-SP”, datada de dezembro de

2021, composta pelas áreas a seguir descritas:

- 1.1.1.1. Área de propriedade do Estado de São Paulo (Art. 38, §1º da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), de posse da Infraero, integrante das seguintes transcrições:
- 1.1.1.1.1. Transcrição nº 1.668, datada de 31/07/1940, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.2. Transcrição nº 4.036, datada de 25/08/1941, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.3. Transcrição nº 7.406, datada de 21/06/1945, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.4. Transcrição nº 14.268, datada de 26/01/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.5. Transcrição nº 16.393, datada de 02/10/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.6. Transcrição nº 17.382, datada de 26/12/1945, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.7. Transcrição nº 17.837, datada de 07/02/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.8. Transcrição nº 18.760, datada de 27/04/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.9. Transcrição nº 19.604, datada de 09/07/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.10. Transcrição nº 20.040, datada de 17/08/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.11. Transcrição nº 20.186, datada de 02/09/1946, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.12. Transcrição nº 21.493, datada de 05/10/1936, do 1º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.13. Transcrição nº 21.494, datada de 05/10/1936, do 1º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.14. Transcrição nº 22.823, datada de 26/03/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.15. Transcrição nº 24.394, datada de 21/08/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.16. Transcrição nº 24.406, datada de 22/08/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.17. Transcrição nº 25.162, datada de 07/11/1947, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.18. Transcrição nº 26.274, datada de 19/02/1948, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.19. Transcrição nº 30.688, datada de 11/03/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.20. Transcrição nº 33.318, datada de 16/09/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.21. Transcrição nº 34.071, datada de 03/11/1949, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
 - 1.1.1.1.22. Transcrição nº 36.242, datada de 19/04/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

- 1.1.1.1.23. Transcrição nº 36.735, datada de 24/05/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.24. Transcrição nº 36.951, datada de 14/06/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.25. Transcrição nº 37.623, datada de 16/08/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.26. Transcrição nº 38.342, datada de 19/10/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.27. Transcrição nº 38.615, datada de 09/11/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.28. Transcrição nº 38.724, datada de 17/11/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.29. Transcrição nº 39.186, datada de 19/12/1950, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.30. Transcrição nº 42.353, datada de 27/07/1951, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.31. Transcrição nº 51.139, datada de 12/12/1952, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.32. Transcrição nº 58.611, datada de 21/01/1954, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.33. Transcrição nº 59.310, datada de 25/02/1954, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.34. Transcrição nº 67.686, datada de 15/07/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.35. Transcrição nº 68.398, datada de 26/08/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.36. Transcrição nº 69.467, datada de 20/10/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.37. Transcrição nº 69.914, datada de 16/11/1955, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.38. Transcrição nº 71.941, datada de 28/03/1956, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.39. Transcrição nº 72.558, datada de 14/09/1963, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.40. Transcrição nº 74.389, datada de 22/08/1956, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.41. Transcrição nº 74.494, datada de 03/06/1964, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.42. Transcrição nº 80.173, datada de 16/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.43. Transcrição nº 80.241, datada de 22/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.44. Transcrição nº 80.242, datada de 22/07/1957, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.45. Transcrição nº 83.591, datada de 13/07/1972, do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;

- 1.1.1.1.46. Transcrição nº 88.060, datada de 03/12/1958, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.47. Transcrição nº 111.493, datada de 30/05/1972, do 14º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.48. Transcrição nº 114.082, datada de 14/09/1962, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.49. Transcrição nº 140.764, datada de 05/02/1966, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.50. Transcrição nº 159.194, datada de 31/01/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.51. Transcrição nº 159.595, datada de 12/02/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.52. Transcrição nº 160.690, datada de 13/03/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.53. Transcrição nº 166.764, datada de 03/09/1968, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.54. Transcrição nº 178.635, datada de 10/06/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.55. Transcrição nº 178.636, datada de 10/06/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.56. Transcrição nº 183.763, datada de 03/10/1969, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.57. Transcrição nº 219.419, datada de 27/10/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP;
- 1.1.1.1.58. Transcrição nº 219.674, datada de 03/11/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP; e
- 1.1.1.1.59. Transcrição nº 219.821, datada de 05/11/1971, do 11º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP.

1.1.1.2. As áreas abaixo descritas, utilizadas pelo Comando da Aeronáutica – COMAER para a prestação dos serviços de navegação aérea submetem-se ao regime da Portaria Conjunta nº 6, de 5 de setembro de 2018, alterada pela Portaria nº 149/DGCEA, de 8 de novembro de 2021, ou a que vier a atualizá-la, na forma do item 4.1.2 do PEA:

- 1.1.1.2.1. Área medindo 203,23 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - 1º Pavimento”, datada de 29/07/2021;
- 1.1.1.2.2. Área medindo 264,75 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - 2º Pavimento”, datada de 29/07/2021;
- 1.1.1.2.3. Área medindo 275,67 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - 3º Pavimento”, datada de 29/07/2021;
- 1.1.1.2.4. Área medindo 3.740,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - 4º Pavimento”, datada de 29/07/2021;
- 1.1.1.2.5. Área medindo 236,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - 5º Pavimento”, datada de 29/07/2021;

1.1.1.2.6. Área medindo 100,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - CABINE DE CONTROLE”, datada de 29/07/2021;

1.1.1.2.7. Área medindo 100,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - CAIXA D'ÁGUA”, datada de 29/07/2021;

1.1.1.2.8. Área medindo 82,60 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - TÉRREO - HALL DE ENTRADA”, datada de 29/07/2021;

1.1.1.2.9. Área medindo 100,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO - SALA DE ESTAR DA TORRE” datada de 29/07/2021; e

1.1.1.2.10. Área medindo 28,00 m², representada na planta denominada “CRCEA-SE AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA - PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO – SUBSOLO”, datada de 29/07/2021.

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

1.2.1. A área civil medindo 5.069.565,30 m², anexa à Portaria Conjunta nº 5, de 6 de dezembro de 2021, denominada Planta “Aeroporto Internacional de Campo Grande (SBCG), Campo Grande – MS”, datada de novembro de 2021, composta por partes das áreas a seguir descritas:

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

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

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

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

1.2.1.3. As áreas identificadas na Planta “Aeroporto Internacional de Campo Grande (SBCG), Campo Grande – MS”, datada de novembro de 2021, como “Área de Uso Condicionado I” e “Área de Uso Condicionado II”, medindo 20.063,51 m² e 52,52 m² respectivamente, são de uso gratuito e prioritário do Município de Campo Grande para implantação de infraestrutura de drenagem e pavimentação urbana, devendo o uso pela Concessionária ser compatibilizado com tal finalidade.

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

1.3.1. A área civil medindo 1.218.733,52 m², inscrita na Planta “Aeroporto Internacional de Corumbá (SBCR), Corumbá/MS”, datada de dezembro de 2021, composta pelas áreas a seguir descritas:

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

- 1.3.1.1.1. Transcrição nº 29.142, Livro nº 3-AC, Folhas nsº 191-192, datada de 27/02/1970, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Corumbá/MS;
- 1.3.1.1.2. Matrícula nº 9.700, Livro nº 2, Folhas nsº 01-01v., de 15/02/1984;
- 1.3.1.1.3. Matrícula nº 16.601, Livro nº 2, Folhas nsº 01-04, datada de 21/01/1991;
- 1.3.1.1.4. Matrícula nº 33.871, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.5. Matrícula nº 33.872, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.6. Matrícula nº 33.873, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.7. Matrícula nº 33.874, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.8. Matrícula nº 33.875, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.9. Matrícula nº 33.876, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.10. Matrícula nº 33.877, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.11. Matrícula nº 33.878, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.12. Matrícula nº 33.879, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.13. Matrícula nº 33.880, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.14. Matrícula nº 33.881, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.15. Matrícula nº 33.882, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.16. Matrícula nº 33.883, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018;
- 1.3.1.1.17. Matrícula nº 33.884, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018; e
- 1.3.1.1.18. Matrícula nº 33.885, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 15/06/2018.

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

1.4.1. A área civil medindo 912.648,75 m², inscrita na Planta “Aeroporto Internacional de Ponta Porã (SBPP), Ponta Porã/MS”, datada de dezembro de 2021, composta por partes das áreas a seguir descritas:

1.4.1.1. Área de propriedade da União, de posse da Infraero, integrante da Matrícula nº 8.553, Livro nº 2, Folhas nº 01-02v., datada de 19/02/1981, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Ponta Porã/MS; e

1.4.1.2. Área de propriedade do Município de Ponta Porã (Art. 38, §1º da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), de posse da Infraero, em processo de regularização, integrante da Matrícula nº 31.669, Livro nº 2, Folhas nº 01-02, datada de 03/11/1998, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Ponta Porã/MS.

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

1.5.1. A área civil medindo 6.148.510,84 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Santarém – Maestro Wilson Fonseca (SBSN), Santarém/PA”, datada de março de 2022, composta por partes das áreas a seguir descritas:

1.5.1.1. Área de propriedade da União, de posse da Infraero, integrante da Matrícula nº 723, Livro nº 02, Folhas nsº 01-04, datada de 06/04/1977, do Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Santarém/PA;

1.5.1.2. Área não legalizada, de posse da Infraero, medindo 207.188,15 m², identificada na Planta “Aeroporto de Santarém – Maestro Wilson Fonseca (SBSN), Santarém/PA”, datada de março de 2022, como “Área Civil 2”.

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

1.6.1. A área civil medindo 2.500.200,40 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Marabá/Pará – João Correa da Rocha (SBMA), datada de outubro de 2021, composta por partes das áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:

1.6.1.1. 1 Matrícula nº 53.282, Livro nº 2, Folhas nº 01-02, datada de 03/08/2018, do Cartório do 1º Tabelionato de Notas e Registro de Imóveis da Comarca de Marabá/PA; e,

1.6.1.2. Matrícula nº 53.284, Livro nº 2, Folha nº 01, datada de 03/08/2018, do Cartório do 1º Tabelionato de Notas e Registro de Imóveis da Comarca de Marabá/PA.

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

1.7.1. A área civil medindo 2.942.593,75 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Carajás (SBCJ), Parauapebas – PA”, datada de março de 2022, integrante da Matrícula nº 0072, Livro nº 02-A, Folhas nº 001-003, datada de 15/05/1992, do Cartório do Único Ofício de Registro Geral de Imóveis da Comarca de Parauapebas/PA.

1.8. Aeroporto de Altamira (SBHT), Altamira/PA:

1.8.1. A área civil medindo 3.347.033,51 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Altamira (SBHT), Altamira/PA”, datada de março de 2022, composta por partes das áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes transcrições/matrículas:

1.8.1.1. Matrícula nº 17.216, Livro nº 2-AAA, Folha nº 214, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;

1.8.1.2. Matrícula nº 17.217, Livro nº 2-AAA, Folha nº 215, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA;

1.8.1.3. Matrícula nº 17.218, Livro nº 2-AAA, Folha nº 216, datada de 29/05/1987, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA; e

1.8.1.4. Matrícula nº 19.630, Livro nº 2-AAG, Folha nº 159, datada de 15/03/1989, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Altamira/PA.

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

1.9.1. A área civil medindo 2.125.698,46 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Uberlândia – Ten. Cel. Aviador César Bombonato (SBUL), Uberlândia/MG”, datada de outubro de 2021, composta pelas áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas:

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

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

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

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

1.10.1. A área civil medindo 1.950.328,99 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Montes Claros - Mário Ribeiro (SBMK), Montes Claros/MG” datada de outubro de 2021, composta por partes das áreas a seguir descritas:

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

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

1.10.1.1.2. Transcrição nº 52.337, Livro nº 3-AP, Folha nº 298, datada de 12/11/1963, do Cartório do 1º Registro de Imóveis da Comarca de Montes Claros/MG;

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

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

1.10.1.1.5. Matrícula nº 13.242, Livro nº 2-2-A-A, Folha nº 26, datada de 30/05/1985, do Cartório do 2º Registro de Imóveis da Comarca de Montes Claros/MG.

1.10.1.2. Áreas de propriedade do Estado de Minas Gerais (Art. 38, §1º da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

1.10.1.2.1. Transcrição nº 25.029, Folha nº 281, Livro nº 3-S, datada de 21/09/1948, do Cartório de Registro de Imóveis do 1º Ofício da Comarca de Montes Claros/MG; e

1.10.1.2.2. Matrícula nº 11.971, Livro nº 2-1-V, Folha nº 165, datada de 24/05/1984, do Cartório do 2º Registro de Imóveis da Comarca de Montes Claros/MG.

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

1.11.1. A área civil medindo 1.175.316,12 m², inscrita na Planta “Aeroporto de Uberaba – Mário Almeida Franco (SBUR), Uberaba/MG”, datada de outubro de 2021, composta pelas áreas de propriedade da União, de posse da Infraero, integrantes das seguintes matrículas/transcrições:

1.11.1.1. Transcrição nº 31.472, Livro nº 3-AG, Folha nº 161, datada de 10/05/1954, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;

1.11.1.2. Transcrição nº 38.161, Livro nº 3-AM, Folhas nsº 262, datada de 17/01/1958, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;

1.11.1.3. Transcrição nº 41.407, Livro nº 3-AQ, Folha nº 107, datada de 15/02/1960, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de

Uberaba/MG;

1.11.1.4. Transcrição nº 41.488, Livro nº 3-AQ, Folha nº 129, datada de 10/03/1960, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG;

1.11.1.5. Matrícula nº 56.550, Livro nº 2, Folhas nsº 01-02, datada de 08/06/2011, do Cartório do 1º Ofício do Registro de Imóveis da Comarca de Uberaba/MG.

Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitida imediatamente:

2. Bloco SP/MS/PA/MG:

2.1. Área de propriedade e posse de terceiros, integrante da Matrícula nº 124.937, datada de 07/06/1991, do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP, identificada como “Área da VASP Penhorada Pelo Estado de São Paulo” inscrita na Planta “Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP), datada de dezembro de 2021, cuja posse encontra-se em litígio nos autos do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo.

APÊNDICE F

PLANTAS DOS SÍTIOS AEROPORTUÁRIOS

As plantas dos sítios aeroportuários que compõem o Bloco SP/MS/PA/MG encontram-se no documento SEI 8395206



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Abreu Martins, Usuário Externo**, em 28/03/2023, às 03:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Santiago Yus Saenz de Cenzano, Usuário Externo**, em 28/03/2023, às 03:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Ángel Ramírez García, Usuário Externo**, em 28/03/2023, às 05:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcantara Noman, Diretor-Presidente**, em 28/03/2023, às 12:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jacqueline de Azevedo Silva, Gerente Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária**, em 28/03/2023, às 12:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luisa Guimaraes Pinto Pinheiro, Coordenador de Outorgas e Projetos Especiais**, em 28/03/2023, às 12:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



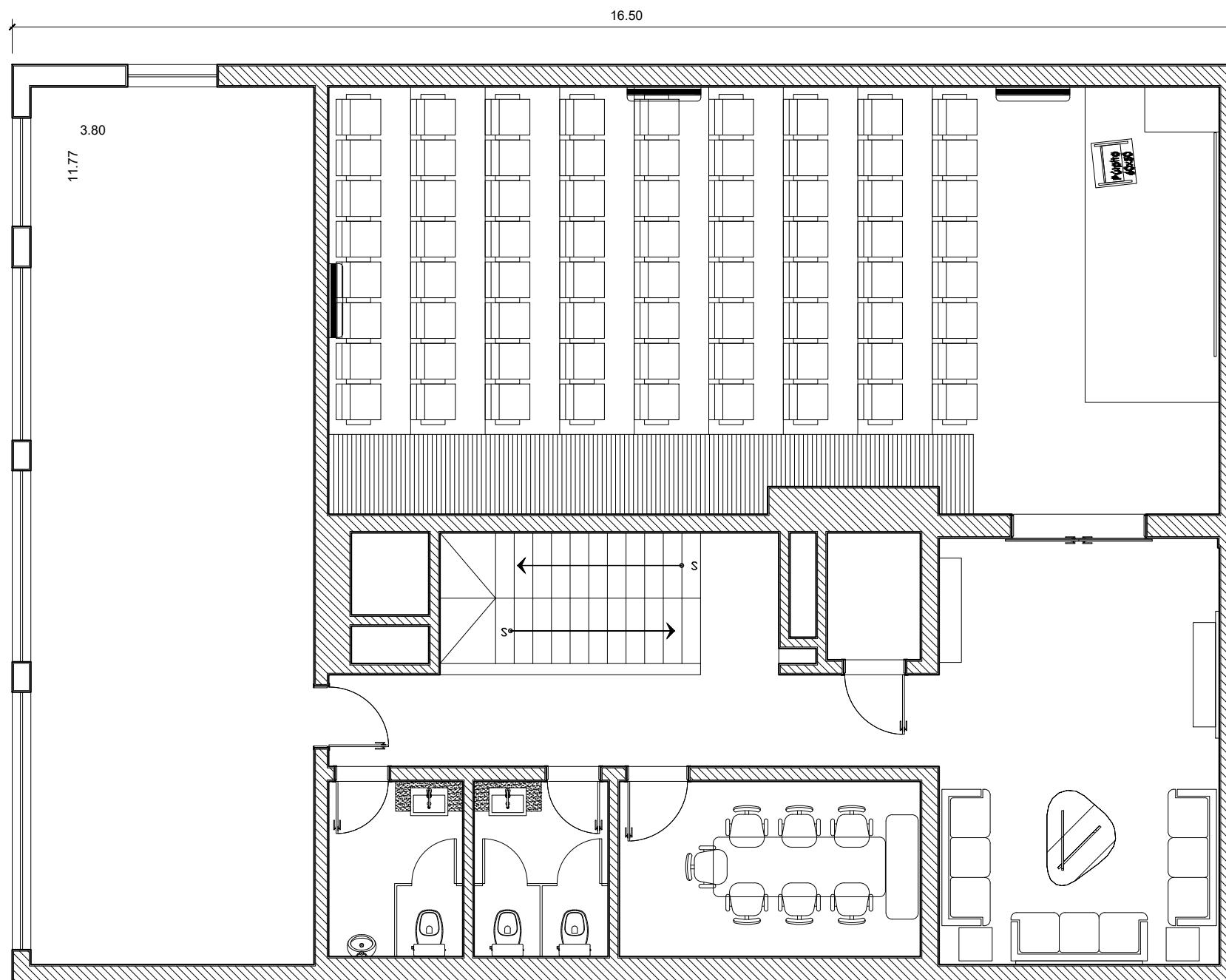
Documento assinado eletronicamente por **Thiago Pereira Pedroso**, Usuário Externo, em 29/03/2023, às 16:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8282411** e o código CRC **F4670762**.

Referência: Processo nº 00058.010753/2023-62

SEI nº 8282411



1º Pavimento 203,23 m²

ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO

1º Pavimento

DESENHISTA

2ºSGT SCF MORAIS

ESCALA

1:75

AUTOR

2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

PRANCHA

01/01

DATA

29/07/2021

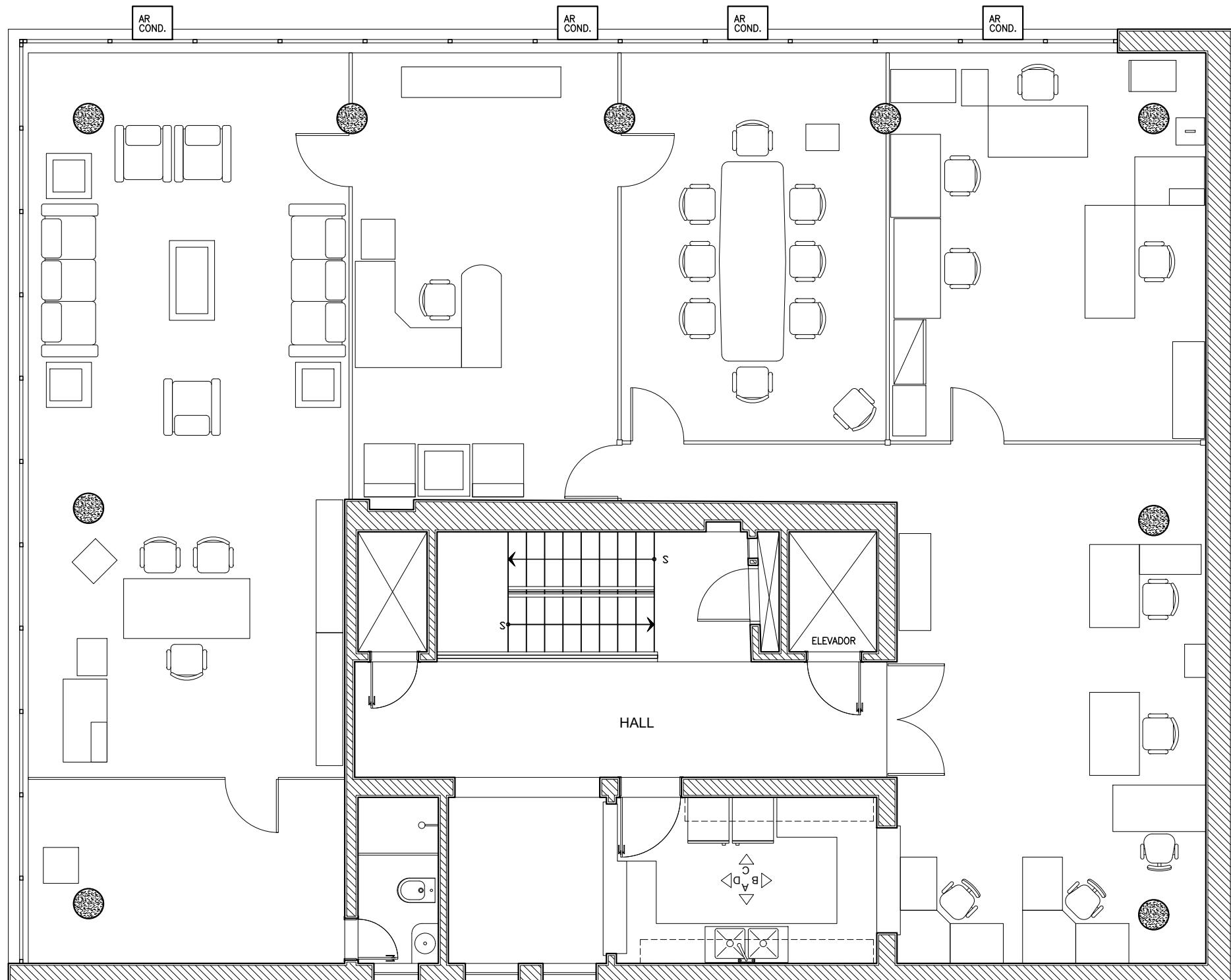
REVISOR TÉCNICO

1º TEN ENG SIMÕES
CREA: 5062442399/SP

COORDENADOR TÉCNICO

CAP ENG ALMEIDA
CREA: 5068989132/SP

REV 01



2º Pavimento 264,75 m²

ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO

2º Pavimento

DESENHISTA

2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

AUTOR

2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

REVISOR TÉCNICO

1º TEN ENG SIMÕES
CREA: 5062442399/SP

COORDENADOR TÉCNICO

CAP ENG ALMEIDA
CREA: 5068989132/SP

ESCALA

1:75

UNIDADE

m

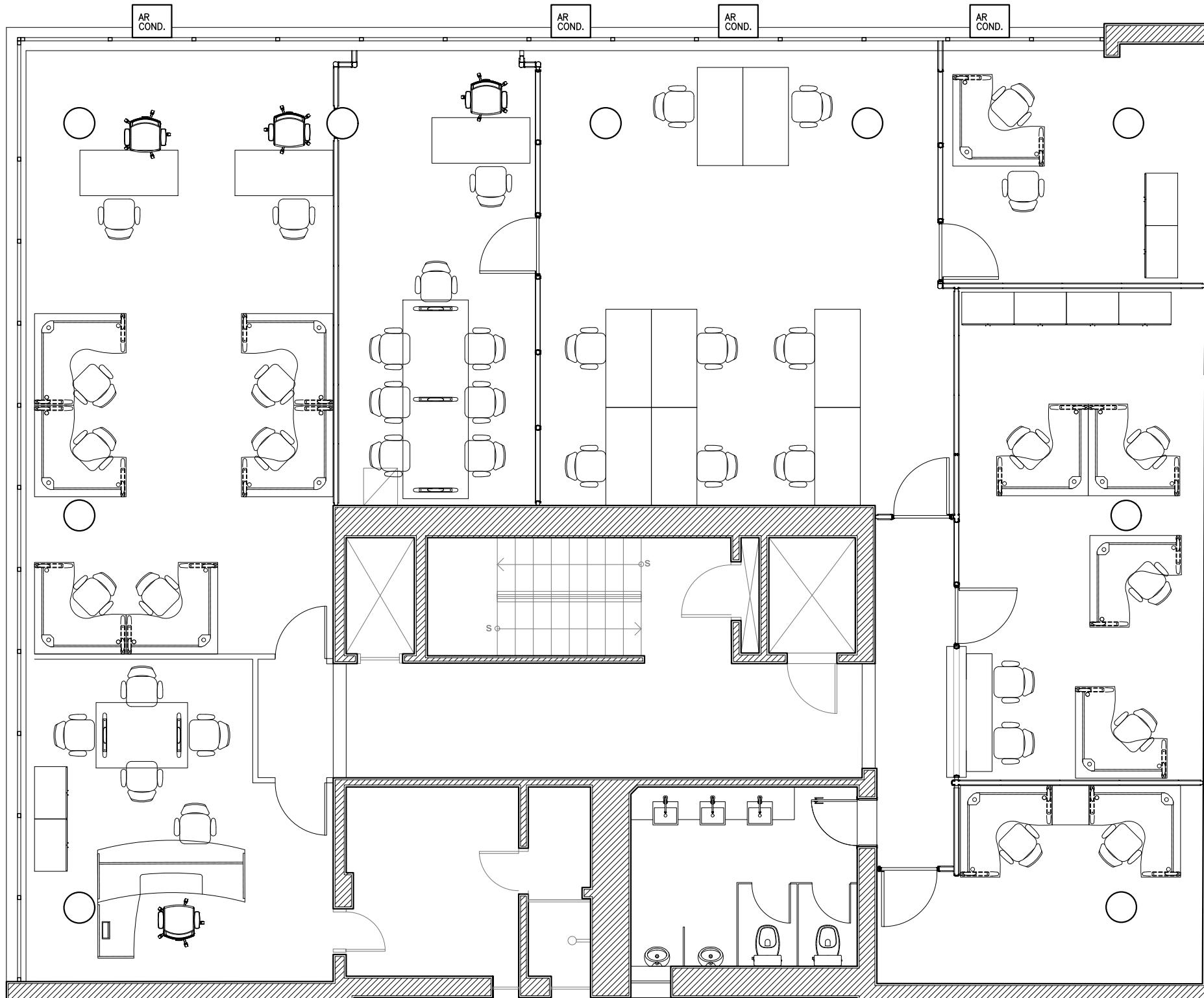
PRANCHA

01/01

DATA

29/07/2021

REV 01



3º Pavimento 275,67 m²

ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO

3º Pavimento

DESENHISTA

2ºSGT SCF MORAIS

AUTOR

2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

REVISOR TÉCNICO

1º TEN ENG SIMÕES
CREA: 5062442399/SP

COORDENADOR TÉCNICO

CAP ENG ALMEIDA
CREA: 5068989132/SP

ESCALA

1:75

UNIDADE

m

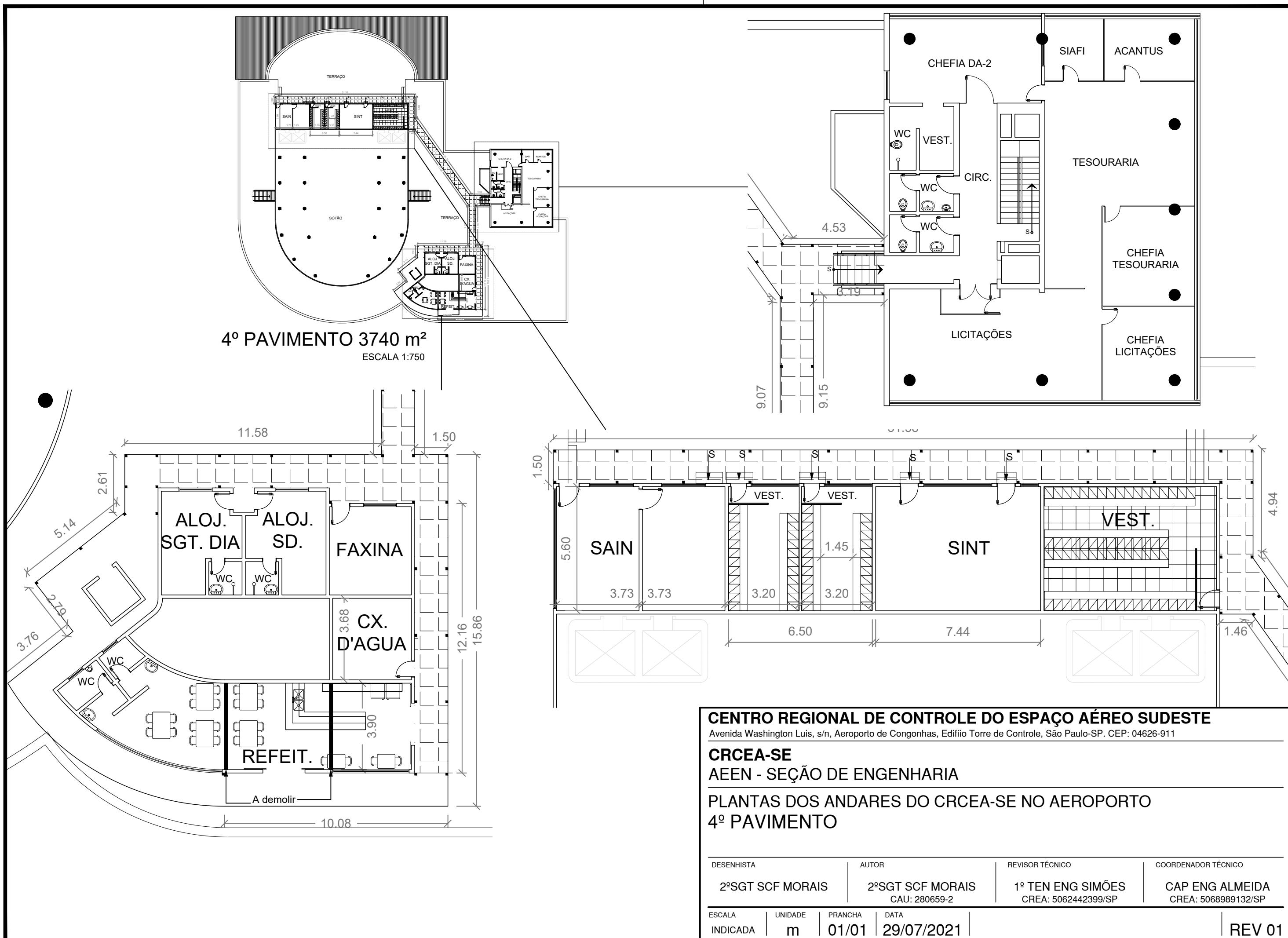
PRANCHA

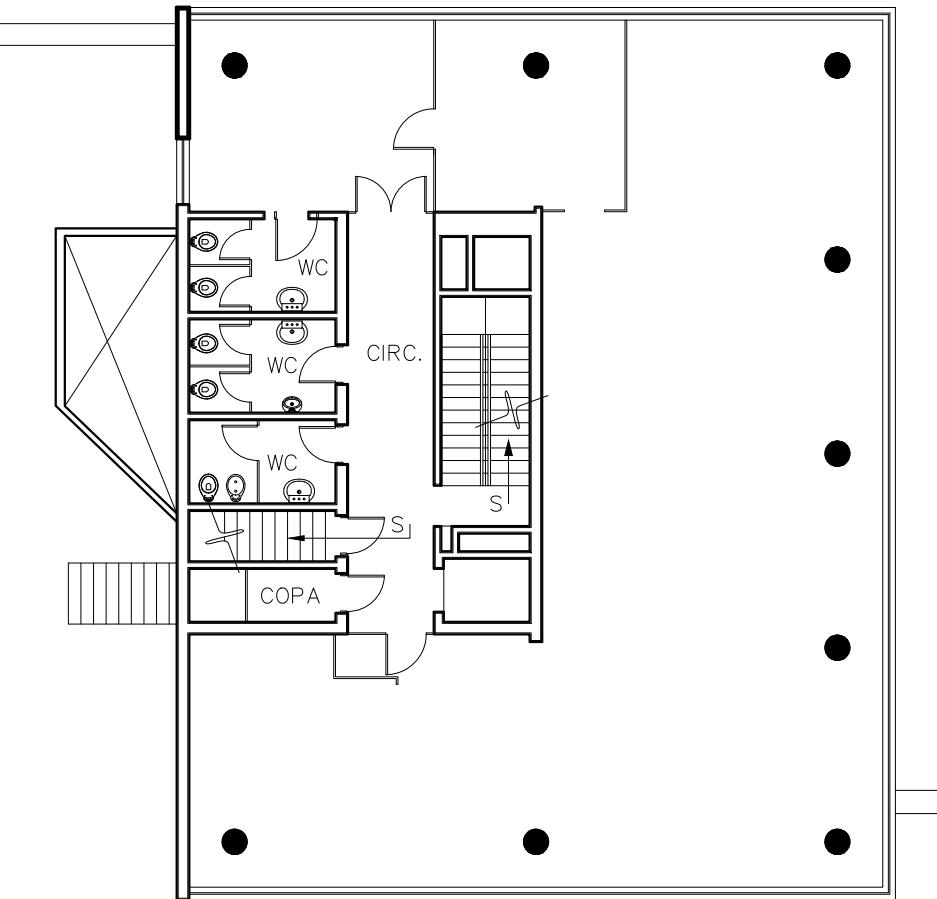
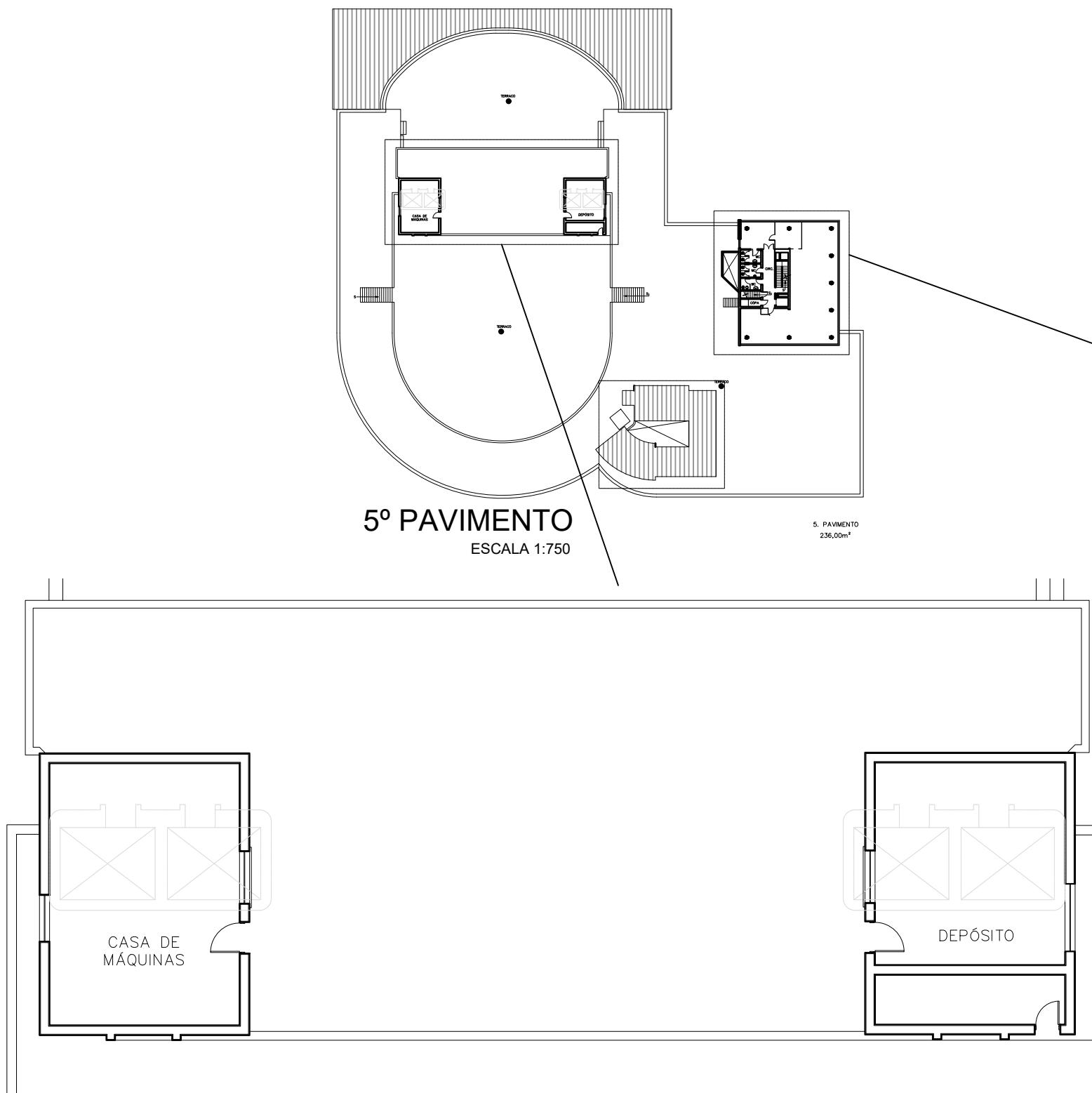
01/01

DATA

29/07/2021

REV 01





CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

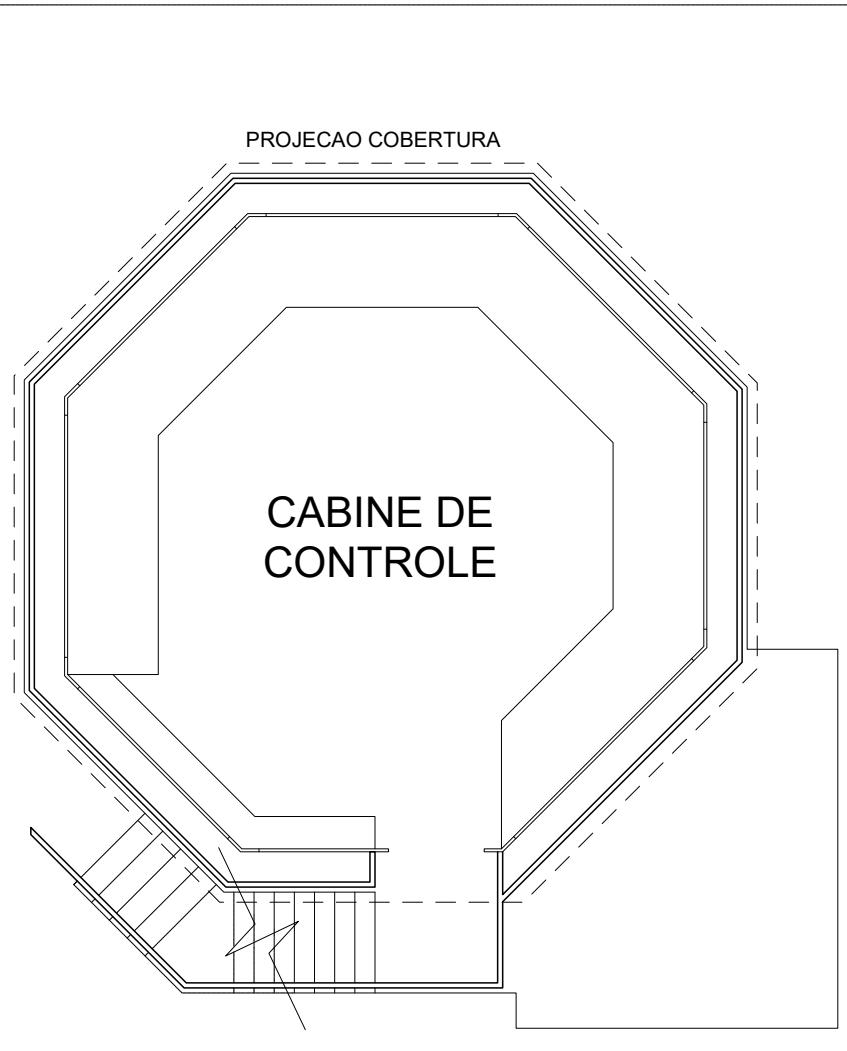
AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
5º PAVIMENTO**

DESENHISTA	AUTOR	REVISOR TÉCNICO	COORDENADOR TÉCNICO
2ºSGT SCF MORAIS	2ºSGT SCF MORAIS CAU: 280659-2	1º TEN ENG SIMÕES CREA: 5062442399/SP	CAP ENG ALMEIDA CREA: 5068989132/SP
ESCALA INDICADA	UNIDADE PRANCHA DATA		

m 01/01 29/07/2021

REV 01



PROJEÇÃO DO PRÉDIO DO CRCEA-SE

Cabine de Comando 100 m²

ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
CABINE DE CONTROLE**

DESENHISTA

2ºSGT SCF MORAIS

AUTOR

2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

REVISOR TÉCNICO

1º TEN ENG SIMÕES
CREA: 5062442399/SP

COORDENADOR TÉCNICO

CAP ENG ALMEIDA
CREA: 5068989132/SP

ESCALA

1:75

UNIDADE

m

PRANCHA

01/01

DATA

29/07/2021

REV 01

CAIXA D'AGUA



PROJEÇÃO DO PRÉDIO DO CRCEA-SE

CAIXA D'ÁGUA 100 m²

ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

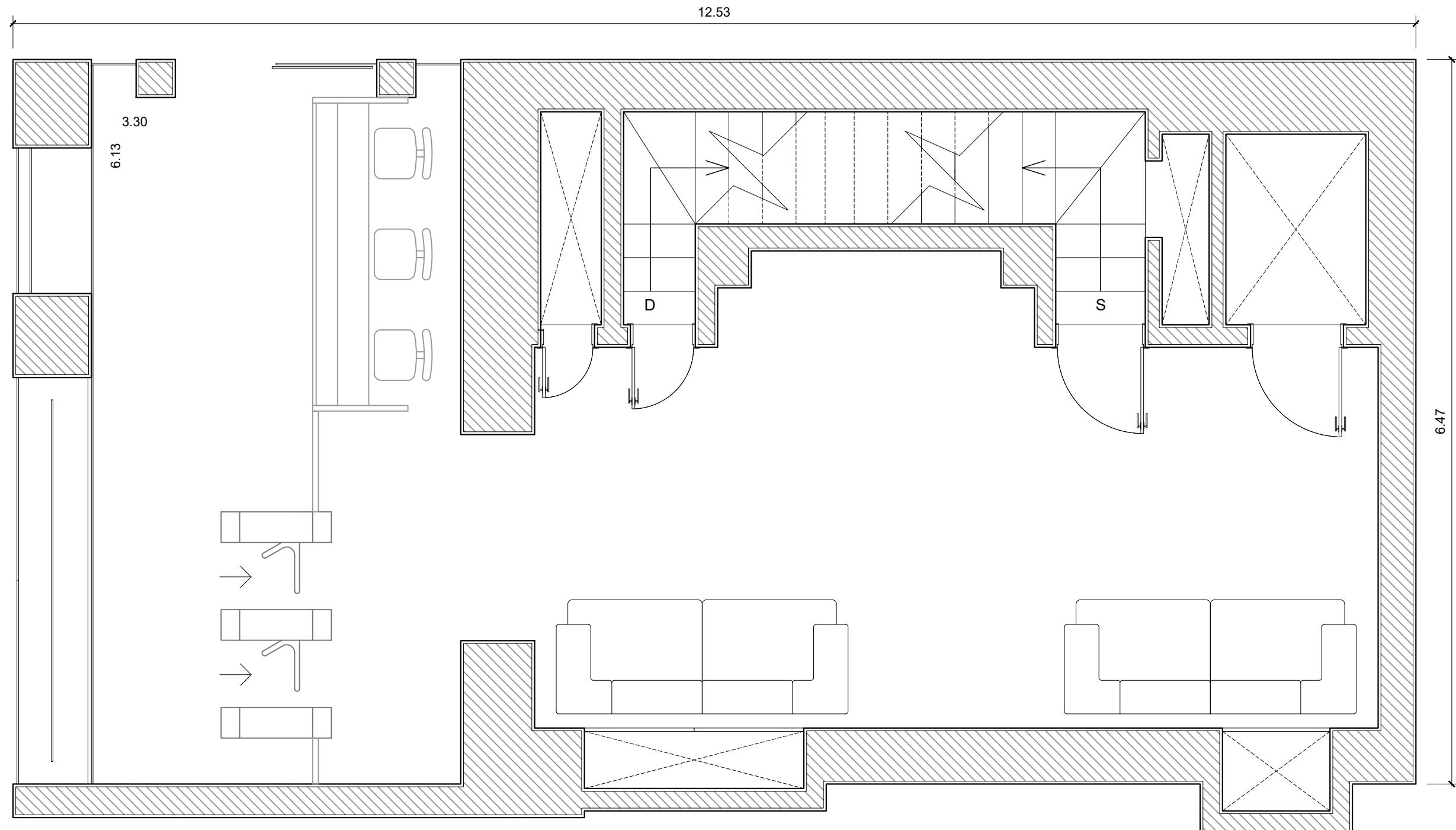
AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
CAIXA D'ÁGUA**

DESENHISTA	AUTOR	REVISOR TÉCNICO	COORDENADOR TÉCNICO
2ºSGT SCF MORAIS	2ºSGT SCF MORAIS CAU: 280659-2	1º TEN ENG SIMÕES CREA: 5062442399/SP	CAP ENG ALMEIDA CREA: 5068989132/SP
ESCALA	UNIDADE	PRANCHA	DATA

1:75 m 01/01 29/07/2021

REV 01



Térreo - Hall de Entrada Torreão 82,60 m²

ESCALA 1:40

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
TÉRREO - HALL DE ENTRADA**

DESENHISTA

2ºSGT SCF MORAIS

AUTOR
2ºSGT SCF MORAIS
CAU: 280659-2

REVISOR TÉCNICO

1º TEN ENG SIMÕES
CREA: 5062442399/SP

COORDENADOR TÉCNICO

CAP ENG ALMEIDA
CREA: 5068989132/SP

ESCALA 1:40 UNIDADE m PRANCHA 01/01 DATA 29/07/2021

REV 01



PROJEÇÃO DO PRÉDIO DO CRCEA-SE

Sala de Estar 100 m²
ESCALA 1:75

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

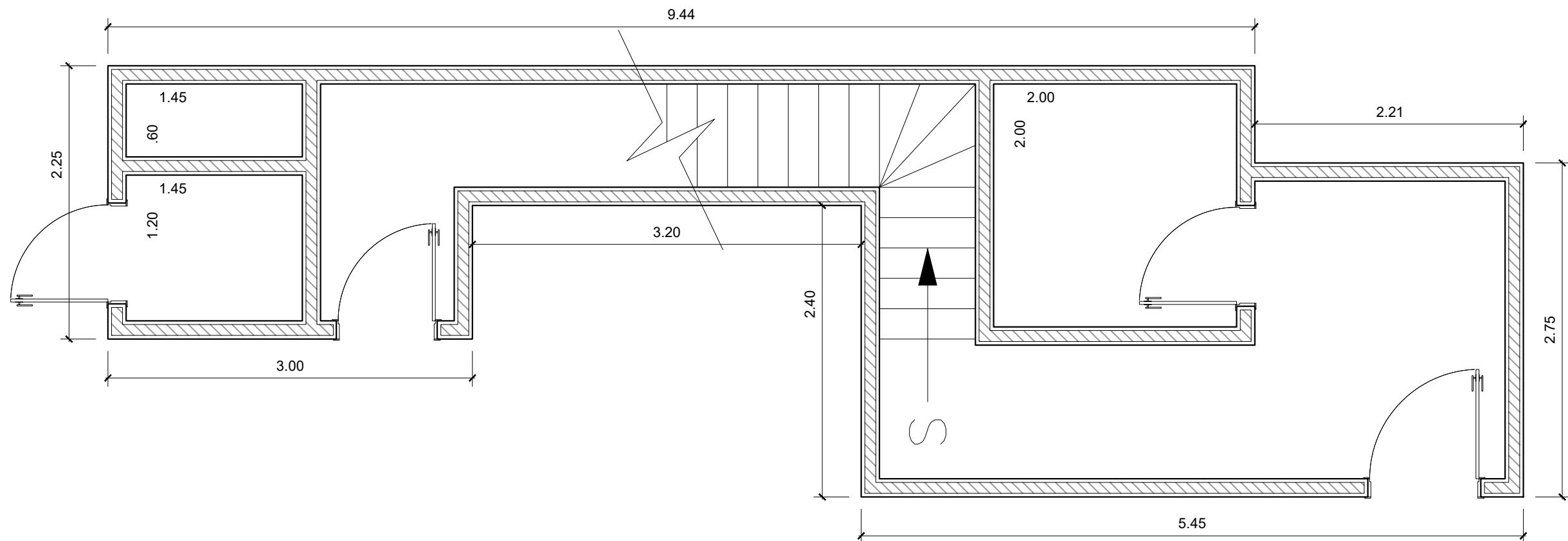
AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
SALA DE ESTAR DA TORRE**

DESENHISTA	AUTOR	REVISOR TÉCNICO	COORDENADOR TÉCNICO
2ºSGT SCF MORAIS	2ºSGT SCF MORAIS CAU: 280659-2	1º TEN ENG SIMÕES CREA: 5062442399/SP	CAP ENG ALMEIDA CREA: 5068989132/SP
ESCALA	UNIDADE	PRANCHA	DATA

1:75 m 01/01 29/07/2021

REV 01



Subsolo 28 m²

ESCALA 1:40

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE

Avenida Washington Luis, s/n, Aeroporto de Congonhas, Edifício Torre de Controle, São Paulo-SP. CEP: 04626-911

CRCEA-SE

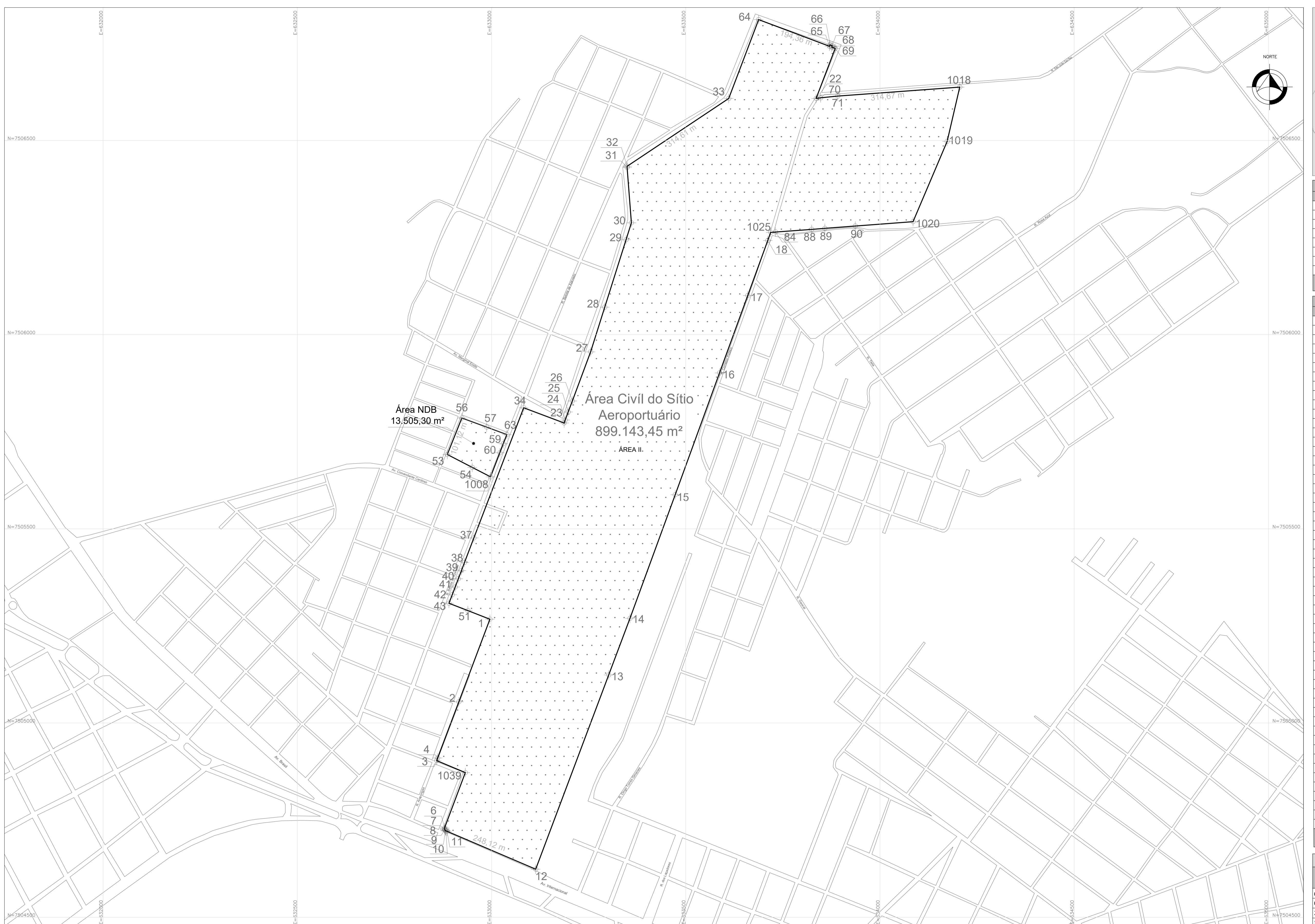
AEEN - SEÇÃO DE ENGENHARIA

**PLANTAS DOS ANDARES DO CRCEA-SE NO AEROPORTO
SUBSOLO**

DESENHISTA	AUTOR	REVISOR TÉCNICO	COORDENADOR TÉCNICO
2ºSGT SCF MORAIS CAU: 280659-2	2ºSGT SCF MORAIS CAU: 280659-2	1º TEN ENG SIMÕES CREA: 5062442399/SP	CAP ENG ALMEIDA CREA: 5068989132/SP
ESCALA	UNIDADE	PRANCHA	DATA
1:40	m	01/01	29/07/2021

DT AEEN-21

REV 01



Coordenadas (NDB)					
Nome	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
4	632.950,34	7.505.658,16	72,28	297° 23' 29,14"	652,51
3	632.886,17	7.505.691,42	101,12	21° 47' 00,68"	648,89
6	632.923,69	7.505.785,32	67,94	110° 15' 39,33"	647,46
7	632.987,43	7.505.761,79	55,66	110° 06' 03,97"	650,40
3	633.039,69	7.505.742,66	25,27	201° 39' 10,76"	652,38
9	633.030,37	7.505.719,18	25,09	201° 10' 55,25"	652,62
0	633.021,30	7.505.695,78	66,46	201° 02' 44,36"	652,70
08	632.997,44	7.505.633,75	53,04	297° 23' 55,59"	0,00
Área: 12.505,20 m ²			Perímetro: 466,86 m		Alt.Média:

Coordenadas - Área Civil					
Linea	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
4	633.687,73	7.506.811,03	194,72	110° 35' 48,35"	634,81
5	633.870,00	7.506.742,54	3,54	23° 26' 43,82"	642,10
6	633.871,41	7.506.745,79	6,03	109° 52' 14,80"	642,01
7	633.877,08	7.506.743,74	3,66	197° 41' 58,68"	642,09
8	633.875,97	7.506.740,25	9,34	110° 58' 08,60"	642,25
9	633.884,69	7.506.736,91	137,87	200° 49' 25,95"	642,47
2	633.835,68	7.506.608,04	11,65	81° 17' 06,36"	645,80
0	633.847,20	7.506.609,81	44,57	84° 25' 16,02"	645,23
1	633.891,56	7.506.614,14	314,67	85° 47' 35,00"	645,14
18	634.205,38	7.506.637,22	143,33	193° 03' 39,48"	0,00
19	634.172,99	7.506.497,60	224,66	203° 02' 44,78"	0,00
20	634.085,04	7.506.290,87	149,1	265° 40' 38,35"	0,00
0	633.936,37	7.506.279,63	78,56	265° 36' 05,18"	652,15
9	633.858,04	7.506.273,61	33,88	265° 29' 12,64"	653,11
8	633.824,27	7.506.270,94	93,47	265° 47' 13,16"	651,64
4	633.731,05	7.506.264,08	12,42	265° 47' 04,18"	650,90
25	633.718,66	7.506.263,16	22,2	199° 57' 46,80"	0,00
8	633.711,08	7.506.242,29	150,96	199° 57' 47,09"	651,90
7	633.659,54	7.506.100,41	211,9	200° 03' 21,86"	652,82
6	633.586,87	7.505.901,36	333,68	199° 57' 49,62"	651,93
5	633.472,94	7.505.587,73	338,94	200° 07' 02,81"	651,70
4	633.356,37	7.505.269,47	155,65	200° 36' 21,93"	652,55
3	633.301,59	7.505.123,78	534,46	200° 35' 25,70"	653,51
2	633.113,63	7.504.623,47	248,13	293° 08' 56,45"	656,47
1	632.885,48	7.504.721,01	3,46	294° 58' 47,55"	659,71
0	632.882,34	7.504.722,47	1,57	298° 52' 52,70"	659,80
0	632.880,97	7.504.723,23	2,1	323° 01' 43,69"	659,60
3	632.879,70	7.504.724,92	2,25	341° 33' 28,04"	659,60
7	632.878,99	7.504.727,05	2,56	358° 01' 55,20"	659,66
6	632.878,90	7.504.729,61	152,29	20° 36' 10,97"	659,95
39	632.932,49	7.504.872,16	79,92	292° 47' 03,75"	0,00
4	632.858,81	7.504.903,11	7,2	18° 19' 28,97"	659,03
3	632.861,08	7.504.909,94	154,57	20° 44' 01,02"	659,53
2	632.915,80	7.505.054,50	227,24	20° 36' 01,29"	657,90
-	632.995,75	7.505.267,22	60,83	291° 21' 43,16"	657,49
1	632.939,10	7.505.289,37	52,18	291° 12' 37,41"	658,32
3	632.890,46	7.505.308,25	23,5	21° 02' 33,76"	658,79
2	632.898,89	7.505.330,18	21,47	20° 49' 23,17"	658,82
1	632.906,53	7.505.350,25	22,52	20° 40' 23,47"	658,37
0	632.914,48	7.505.371,32	22,51	20° 51' 32,03"	658,01
9	632.922,49	7.505.392,36	22,43	20° 49' 58,33"	657,80
8	632.930,47	7.505.413,32	67,57	20° 50' 32,12"	657,27
7	632.954,51	7.505.476,47	358,91	20° 56' 50,04"	656,26
4	633.082,82	7.505.811,65	111,23	110° 39' 50,48"	651,43
3	633.186,90	7.505.772,40	8,19	19° 26' 57,39"	654,01
4	633.189,62	7.505.780,12	22,13	20° 21' 20,16"	654,20
5	633.197,32	7.505.800,87	30,23	20° 49' 06,29"	653,86
6	633.208,07	7.505.829,13	134,86	20° 21' 57,38"	653,67
7	633.255,00	7.505.955,56	120,77	17° 35' 23,61"	651,08
8	633.291,50	7.506.070,69	181,87	17° 30' 55,45"	646,73
9	633.346,24	7.506.244,13	45,88	17° 35' 40,05"	646,54
0	633.360,10	7.506.287,86	142,81	355° 33' 41,80"	645,98
1	633.349,05	7.506.430,24	3,16	358° 25' 13,63"	642,11
2	633.348,97	7.506.433,40	314,62	56° 15' 28,18"	641,90
3	633.610,59	7.506.608,16	217,05	20° 49' 08,08"	643,36

Painel de Revisões				
Data	Versão	Responsável	Atividade	
08/2021	1.0	Labtrans	Aprovação de planta preliminar com proposta	
09/2021	2.0	Labtrans	Finalização de primeira versão de planta topográfica	
10/2021	-	Labtrans	Levantamento de campo	
11/2021	3.0	Labtrans	Planta de levantamento de campo	

Legend

Dados Técnicos

Projeto Cartográfico: Universal Transversa de Mercator (UTM)
Fuso 21 S Datum/Referencial Geodésico: SIRGAS 2000

PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 26/10 A 29/10 DE 2021

COORDENADAS DE PONTO BASE 01 (DIA 26/10/2021)

UTM E: 633193.910 m

UTM N: 7505605.357 m

REUNIÃO COM EQUIPE TÉCNICA AEROPORTUÁRIA PARA ALINHAMENTOS INICIAIS AO LEVANTAMENTO: 26/10/2021

SUPERINTENDENTE: ALMIR

EQUIPE AEROPORTUÁRIA: MARGARETHE GALEANO

COORDENADAS DE PONTO BASE 03 (DIA 27/10/2021)
UTM E: 633753.964 m
UTM N: 7506427.311 m
17°0'W
+ - 0°23'
PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 26/10/2021
VARIAÇÃO ANUAL DA DECLINAÇÃO: 00°11'00"V
FONTE: NOAA (NATIONAL CENTERS FOR ENVIRONMENT IN

Documentos Com

- NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Leiaute e dimensões;
 - NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico;
 - NBR 13133 MAIO/1994: Execução de levantamento topográfico;
 - Decreto n. 89.137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas de Cartografia Nacional;
 - Norma Técnica para Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas de Cartografia Nacional;
 - Imagem de satélite: Mapa Base Esri Imagery, S/D;
 - Base de dados do sistema rodoviário: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 2007;
 - Plano Diretor do Aeroporto de Ponta Porã (PDIR), aprovado em abril de 2015;
 - Anexos ao Plano Diretor do Aeroporto de Ponta Porã (PDIR), aprovado em abril de 2015;
 - Mapa de Grade SBPP - Planta PP.01-000.06-000543-01.

Características do Aeroporto

Endereço: Batista de Azevedo, 770
Bairro: Bairro da Granja
Cidade: Ponta Porã
Estado: Mato Grosso do Sul
CEP: 79905-360

Sigla OACI: SBPP

Sigla ICAO: SBR
Sigla IATA: PMG
Ponto de referência do aeródromo (ARP): 22° 32' 59" S/05° 42' 11" W
Elevação de referência do aeródromo (PDir): 657,00 m
Temperatura de referência do aeródromo: 31,0°C

Os tipos de tráfego e segmentos operados neste aeroporto são:

- Para passageiros
 - Doméstico não regular;
 - Internacional não regular;
 - Aviação geral
- Para cargas
 - Não apresenta movimento de aeronaves cargueiras.

Observações:

- Observações:**

 1. Levantamento topográfico realizado na data de 26 a 29 de outubro de 2021 sob supervisão e suporte da equipe aeroportuária da INFRAERO. Nos trabalhos foram empregados, para aquisição de coordenadas, equipamento de dupla frequência (L1/L2) com tecnologia RTK do modelo Trimble R8S;
 2. Levantamento realizado mediante aprovação de coqui pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra);
 3. Vértices virtuais gerados a partir de offsets e prolongamentos de pontos captados em campo ou estudos documentais em concordância com a

Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Aprovado por

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SAC/Ministério da Infraestrutura

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SAC/Ministério da Infraestrutura

SAC/Mintra

SAC/Mintra

Elaborado por

VITOR MOTOAKI YABIKU
CREA-SC: 169480-0

PAULO ROBERTO VELA JÚNIOR
CREA-SC: 157259-9

**MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA**

Secretaria Nacional
de Aviação Civil

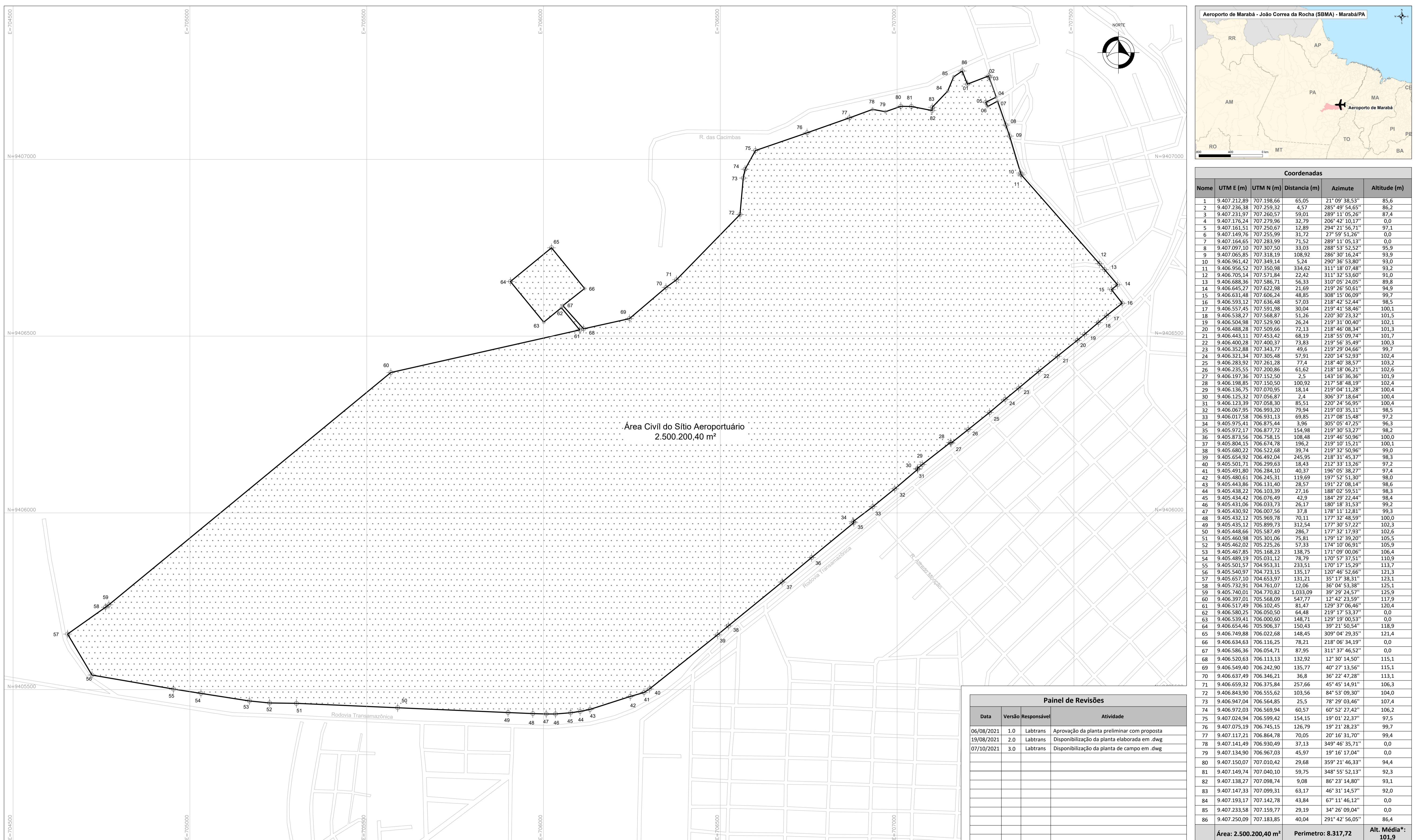


**PÁTRIA AMADA
BRASIL**
GOVERNO FEDERAL

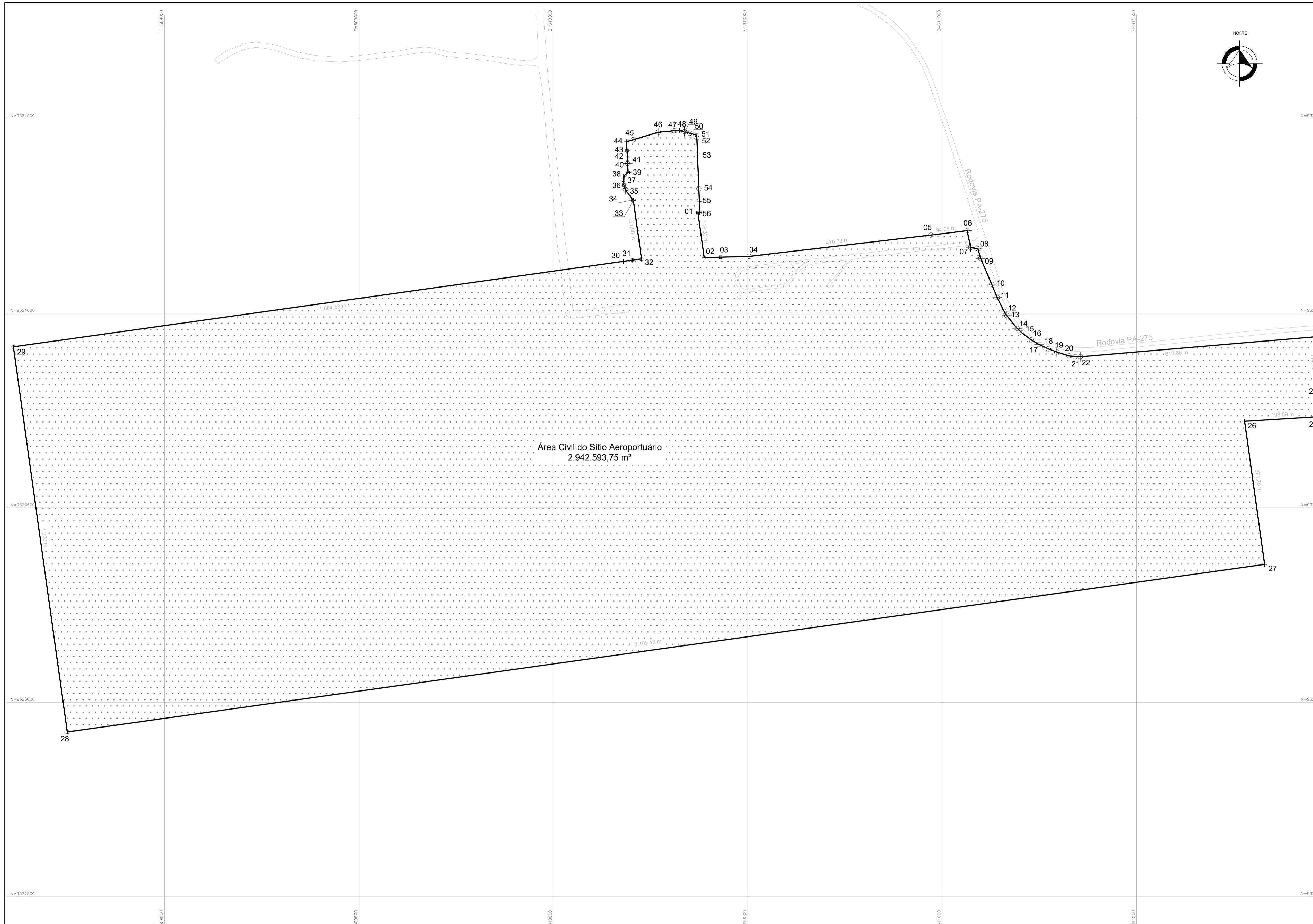
UNIVERSIDADE
DE SANTA CATARINA

Aeroporto Internacional de Ponta Porã (SBPP)

Ponta Porã/MS				Classe do projeto: DELIMITAÇÃO DE ÁREA
PROJETO DE APOIO TÉCNICO NO PLANEJAMENTO DO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL				
FASE 8: DESENVOLVIMENTO DE ANÁLISES ESPECIALIZADAS PARA PLANEJAMENTO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E AERONÁUTICA CIVIL				Substitui a: --
Codificação: TED n. 01/2018 // MINFRA x UFSC // SBPP-MS				ART:
Processo n.: 50000.049439/2017-65;				8066641-8 / 8066653-1
DATA: DEZEMBRO / 2021	ESCALA: 1:5.000	LEVANTAMENTO: RICARDO DA CUNHA PEREIRA VITOR MOTOAKI YABIKU	DESENHO: VITOR MOTOAKI YABIKU	PRANCHAS: 1 / 1
ÁREA: 912.648,75 m ²	PERÍMETRO: 6.542,13 m	ARQUIVO: D:\trunk\STIGEO_BDGEO\Projeto_MTPA_SAC_TED_01_2018\50 - Geo\1.Processo\01_Areas Patrimoniais\MS_SBPP_PontaPorã\08_Campo\10_Produtos para Entrega\01_Planta topográfica\Versão 2		



Legenda:	Dados Técnicos:	Documentos Consultados:	Observações:	Características do Aeroporto	Aprovado por:	MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	Aeroporto de Marabá/Pará - João Correa da Rocha (SBMA)	Ares do sítio: GERAL
Área do Sítio Aeroportuário	Massas d'água	Acessos e arruamentos	Vértices M	Vértices V	PATRIAS AMADA BRASIL LabTrans SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	PATRIAS AMADA BRASIL LabTrans SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	PATRIAS AMADA BRASIL LabTrans SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	Especificidade/ Subespecificidade: Especificidade/ Subespecificidade: LEVANTAMENTO DE ÁREA Projeto/Especificação do documento: Projeto de Apoio Técnico ao Planejamento do Setor de Aviação Civil PERÍODO DE EXECUÇÃO: 01/2018 a 31/12/2021 LEVANTAMENTO PLANEJAMENTO GOREFERENCIADO Tipo de obra: LEVAMENTO PLANEJAMENTO GOREFERENCIADO Classe do projeto: LEVAMENTO PLANEJAMENTO GOREFERENCIADO Delimitação de área: Delimitação de área



Aeroporto de Carajás (SBCJ)
Parauapebas/PA

Coordenadas - Área Civil					
Nome	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
1	610.372,051	9.324.258,664	116,32	172° 01' 52,18"	0,00
2	610.388,177	9.324.143,467	42,61	88° 31' 14,22"	0,00
3	610.430,770	9.324.144,567	72,77	88° 31' 18,89"	0,00
4	610.503,513	9.324.146,444	470,73	83° 18' 25,18"	609,72
5	610.971,032	9.324.201,307	94,06	83° 00' 44,16"	602,10
6	611.064,393	9.324.212,750	44,07	168° 09' 17,74"	599,19
7	611.073,440	9.324.169,614	18,96	100° 29' 25,75"	600,78
8	611.092,088	9.324.166,161	26,32	163° 53' 25,58"	600,56
9	611.099,391	9.324.140,875	71,91	156° 55' 04,64"	601,53
10	611.127,584	9.324.074,720	36,83	157° 21' 50,33"	601,30
11	611.141,759	9.324.040,727	39,37	153° 12' 51,52"	602,36
12	611.159,501	9.324.005,582	13,19	148° 44' 52,58"	602,93
13	611.166,344	9.323.994,306	42,6	141° 04' 50,11"	603,05
14	611.193,108	9.323.961,160	16,62	132° 24' 39,38"	603,38
15	611.205,382	9.323.949,948	29,79	127° 18' 04,25"	603,01
16	611.229,075	9.323.931,898	23,27	120° 34' 24,75"	603,10
17	611.249,108	9.323.920,063	26,59	115° 21' 24,23"	602,86
18	611.273,140	9.323.908,674	22,94	110° 16' 42,18"	602,58
19	611.294,662	9.323.900,722	32,88	107° 48' 27,89"	602,39
20	611.325,962	9.323.890,668	16,51	97° 58' 28,17"	601,43
21	611.342,309	9.323.888,378	13,04	90° 02' 22,38"	600,79
22	611.355,347	9.323.888,369	610,66	85° 08' 29,01"	600,46
23	611.963,811	9.323.940,090	144,79	174° 22' 33,72"	596,26
24	611.978,000	9.323.796,000	61,19	182° 09' 45,42"	0,00
25	611.975,691	9.323.734,855	198,09	266° 23' 40,10"	0,00
26	611.777,997	9.323.722,398	371,26	172° 01' 48,74"	0,00
27	611.829,472	9.323.354,728	3.109,43	262° 01' 52,57"	0,00
28	608.750,063	9.322.923,659	1.000,00	352° 01' 52,53"	0,00
29	608.611,430	9.323.914,004	1.584,58	82° 01' 52,97"	0,00
30	610.180,706	9.324.133,675	22,89	82° 01' 57,79"	0,00
31	610.203,377	9.324.136,848	23,93	82° 01' 50,60"	0,00
32	610.227,078	9.324.140,166	151,58	352° 01' 54,71"	0,00
33	610.206,065	9.324.290,287	2,15	315° 41' 52,82"	0,00
34	610.204,565	9.324.291,824	32,46	324° 20' 15,23"	0,00
35	610.185,641	9.324.318,196	12,52	341° 49' 11,42"	611,06
36	610.181,736	9.324.330,087	13,38	350° 59' 47,95"	0,00
37	610.179,642	9.324.343,303	12,76	20° 23' 21,93"	0,00
38	610.184,087	9.324.355,262	11,08	50° 43' 43,63"	0,00
39	610.192,664	9.324.362,275	23,09	357° 01' 07,58"	0,00
40	610.191,463	9.324.385,336	4,2	357° 01' 35,84"	612,07
41	610.191,245	9.324.389,533	10,57	357° 01' 02,68"	0,00
42	610.190,695	9.324.400,089	17,61	357° 01' 07,23"	0,00
43	610.189,779	9.324.417,677	23,55	357° 01' 06,74"	0,00
44	610.188,554	9.324.441,197	17,8	73° 23' 31,17"	0,00
45	610.205,616	9.324.446,286	67,32	73° 23' 31,99"	609,18
46	610.270,130	9.324.465,528	40,5	84° 36' 12,46"	610,71
47	610.310,451	9.324.469,337	14,34	84° 36' 18,48"	607,58
48	610.324,725	9.324.470,685	13,18	105° 48' 35,47"	0,00
49	610.337,407	9.324.467,094	14,33	105° 48' 35,18"	608,13
50	610.351,198	9.324.463,189	18,55	105° 48' 33,08"	608,13
51	610.369,044	9.324.458,136	7,45	177° 47' 30,43"	0,00
52	610.369,331	9.324.450,693	40,4	177° 47' 38,68"	614,75
53	610.370,886	9.324.410,324	90,05	177° 47' 36,65"	0,00
54	610.374,353	9.324.320,341	32,39	177° 47' 36,45"	609,67
55	610.375,600	9.324.287,977	29,12	177° 47' 31,87"	0,00
56	610.376,722	9.324.258,874	4,68	267° 25' 32,93"	0,00

Painel de Revisões			
Data	Versão	Responsável	Atividade
06/08/2021	1.0	Labtrans	Entrega de planta preliminar
27/08/2021	1.0	Labtrans	Finalização de planta topográfica em formato .dwg
01/10/2021	1.0	Labtrans	Atualização no selo de planta topográfica
15/03/2022	2.0	Labtrans	Atualização de geometria de área patrimonial

Características do Aeroporto:

Rua: Rodovia Raymundo Mascarenhas - PA-275, km 15
Bairro: Centro
Cidade: Parauapebas
Estado: Pará

Sigla OACI: SBCJ
Sigla IATA: CKS
Ponto de referência do aeródromo (ARP): 06° 06' 55" S / 050° 00' 05" W;
Elevação de referência do aeródromo (PDir): 629,00m
Temperatura de referência do aeródromo: 29° C

Legenda:

Part 76

PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: SIRGAS 2000 UTM 22 S COORDENADAS DE PONTO
DATUM: SIRGAS 2000 UTM 1
COORDENADAS DE PONTO BASE 01 (DIA 22/02/2022) BASE 04: INSTALADA EM FR
UTM E: 611.245,896 m

4 (DIA 23/02/2022)
3.521,153 m
3.970,399 m
0 SCI
PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 21 A 25 DE FEVEREIRO DE 2022
REUNIÃO COM EQUIPE TÉCNICA AEROPORTUÁRIA PARA
ALINHAMENTOS INICIAIS AO LEVANTAMENTO: 22/02/2022
SUPERINTENDENTE: RONILDO PEREIRA RIBEIRO

- 7: Folha de desenho - Leiaute e dimensões;
 - 88: Conteúdo da folha para desenho técnico;
 - 994: Execução de levantamento topográfico;

de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia

a Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Incra;

sistema rodoviário: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE),

roporto de Carajás (Infraero, 2013);

ento Topográfico Planimétrico (COMAR, 2004);

roporto de Carajás, Infraero:

www.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-carajas/sobre-o-aeroporto/historico/; e

s públicos da ANAC:

www.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/

icial de poligonal realizado a partir do memorial descritivo presente na Planta Topográfico Planimétrico do Aeroporto de Carajás - PA, elaborada da Aeronáutica em março de 2004 (Resp. Técnico: Pedro Luiz Campos geradas a partir de base de dados do IBGE (2010), adaptadas com base de 26/08/2021; mento topográfico realizado na data de 22 e 23 de fevereiro de 2022 sob a equipe aeroportuária da INFRAERO. Nos trabalhos foram empregados de coordenadas, equipamento de dupla frequência (L1/L2) com tecnologia Trimble R8S; mento realizado mediante aprovação de coqui pela Secretaria Nacional de Infra) e destinado aos estudos de definição de limites da área civil do sítio virtuais gerados a partir de offsets e prolongamentos de pontos captados documentais em concordância com a Secretaria Nacional de Aviação Civ

1

RETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SAC/Minfra

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SAC/Minfra

**MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA**

**SECRETARIA
NACIONAL DE**



UFPR **LabTrans** Laboratório de Transportes e Logística

Área do sítio: GERAL		
Especialidade/ Subespecialidade: PATRIMONIAL LEVANTAMENTO DE ÁREA		
Tipo/Especificação do documento: PLANTA/ SITUAÇÃO PATRIMONIAL LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO PLANIMÉTRICO		
Tipo da obra: LEVANTAMENTO PLANIMÉTRICO		
Classe do projeto: DELIMITAÇÃO DE ÁREA	Substitui a: --	Substituída por: --
ART 8198342-6 / 8198347-7	DESENHO VITOR MOTOAKI YABIKAU	PRANCHA 1 / 1
TPA_SAC_TED_01_2018\50 – nais\PA_SBCJ_Carajás\08_Campo\ nta topográfica\Versão 4		



Coordenadas (Área Civil 1)					
Nome	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
	361.408,590	9.640.379,490	36,11	142° 11' 15,48"	85,11
	361.430,730	9.640.350,960	9	142° 57' 06,37"	85,01
	361.436,150	9.640.343,780	47,63	161° 34' 07,88"	84,96
	361.451,210	9.640.298,590	64,7	169° 38' 05,83"	85,18
	361.462,850	9.640.234,950	64,37	171° 18' 53,08"	85,11
	361.472,570	9.640.171,320	22,37	172° 30' 00,48"	84,90
	361.475,490	9.640.149,140	9,07	231° 51' 12,32"	84,75
	361.468,360	9.640.143,540	25,01	231° 52' 11,27"	84,62
	361.448,690	9.640.128,100	74,49	231° 53' 07,95"	0,00
0	361.390,080	9.640.082,120	458,66	231° 52' 57,20"	0,00
1	361.029,230	9.639.799,000	31,18	321° 56' 34,40"	0,00
2	361.010,010	9.639.823,550	147,33	321° 55' 39,09"	0,00
3	360.919,160	9.639.939,530	1.977,52	232° 37' 31,35"	0,00
4	359.347,660	9.638.739,130	886,61	321° 52' 28,19"	0,00
5	358.800,280	9.639.436,590	3.895,67	51° 14' 05,72"	0,00
6	361.837,810	9.641.875,780	563,52	141° 48' 39,06"	0,00
7	362.186,210	9.641.432,870	77,34	228° 24' 25,44"	77,01
8	362.128,370	9.641.381,530	482,6	226° 13' 17,59"	80,63
9	361.779,920	9.641.047,630	45,66	228° 19' 14,18"	82,47
0	361.745,820	9.641.017,270	282,26	226° 03' 28,47"	82,57
1	361.542,580	9.640.821,400	23,76	222° 39' 46,95"	83,49
2	361.526,480	9.640.803,930	390,23	213° 03' 26,03"	83,58
3	361.313,620	9.640.476,870	81,97	141° 59' 46,59"	85,35
4	361.364,090	9.640.412,280	6,55	50° 53' 20,98"	85,23
5	361.369,170	9.640.416,410	54,01	133° 07' 27,61"	85,74
	Área: 3.317.567,38 m ²		Perímetro: 9.757,620 m		Alt. Méd: 83,8

Coordenadas (Área Civil 2)					
íme	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
5	361.458,940	9.640.354,910	5,65	117° 09' 15,50"	83,46
7	361.463,970	9.640.352,330	52,49	105° 40' 21,07"	83,32
3	361.514,510	9.640.338,150	23,38	92° 57' 59,12"	82,82
9	361.537,860	9.640.336,940	14,01	97° 17' 50,79"	82,32
0	361.551,760	9.640.335,160	12,37	79° 11' 22,92"	82,29
1	361.563,910	9.640.337,480	28,46	73° 36' 33,56"	82,36
2	361.591,210	9.640.345,510	56,71	70° 31' 59,04"	82,03
3	361.644,680	9.640.364,410	77,73	67° 02' 01,31"	82,09
4	361.716,250	9.640.394,740	16,43	72° 14' 55,27"	82,98
5	361.731,900	9.640.399,750	22,09	75° 33' 17,36"	83,67
6	361.753,290	9.640.405,260	5,41	64° 42' 51,46"	83,71
7	361.758,180	9.640.407,570	1,13	80° 17' 12,30"	83,56
8	361.759,290	9.640.407,760	51,80	84° 58' 58,18"	83,49
9	361.810,890	9.640.412,290	404,37	231° 52' 54,08"	0,00
0	361.492,760	9.640.162,680	11,41	352° 29' 41,89"	84,90
1	361.491,270	9.640.173,990	64,83	351° 18' 53,93"	84,84
2	361.481,480	9.640.238,080	66,3	349° 38' 02,73"	85,11
3	361.469,550	9.640.303,300	48,96	341° 34' 07,51"	85,18
4	361.454,070	9.640.349,750	7,1	43° 20' 37,87"	84,96
Área: 29.466,13 m ²			Perímetro: 970,63 m		Alt. Méd: 83,5

Painel de Revisões			
Data	Versão	Responsável	Atividade
7/2021	-	Labtrans	Disponibilização de planta preliminar
8/2021	1.0	Labtrans	Primeira versão de planta topográfica
3/2022	1.0	Labtrans	Planta topográfica após atividade de campo

Legenda: <ul style="list-style-type: none"> Área Civil do Sítio Aeroportuário Massas d'água Acessos e arruamentos Vértices M Vértices V 		Dados técnicos: <p>PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: SIRGAS 2000 UTM 22 S DATUM: SIRGAS 2000</p> <p>COORDENADAS DO PONTO BASE1 (DIA 09/02/2022)</p> <p>UTM N : 9640464,428 m UTM E : 361245,694 m ALT. ORTOMÉTRICA : 85,01 m</p> <p>19°19'W Nm NO NO</p> <p>BASE1: Área de cercamento</p> <p>VARIAÇÃO ANUAL DA DECLINAÇÃO: 00°03'00" W</p> <p>COORDENADAS DO PONTO BASE2 (DIA 10/02/2022)</p> <p>FONTE: NOAA (NATIONAL CENTERS FOR ENVIRONMENT INFORMATION) MODELO: EMM (2000–2019)</p> <p>UTM N : 9639983,956 m UTM E : 360343,650 m ALT. ORTOMÉTRICA : 85,72 m</p> <p>DATA: MARÇO 2022 DATUM: SIRGAS 2000 PROJEÇÃO: UTM 22S</p> <p>BASE2: Próximo à biruta</p>	Observações: <ol style="list-style-type: none"> 1. Reprodução de poligonal aeroportuária desenvolvida em conformidade e orientações da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC); 2. Vértices virtuais baseados em fontes: <ul style="list-style-type: none"> • Planta Aeroporto de Altamira-PA (TOMBO PA.043-000) fornecida pela Secretaria Nacional da Aviação Civil (SAC) e elaborada por Sebastião D'Assunção Benedito; • Norma Técnica para Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Inca; • Infraestrutura mínima: PDIR 2ª fase • Aliamentos e offsets de pontos coletados em campo 3. Rodovias geradas a partir de base de dados do IBGE (2010), adaptadas com base em imagens de satélite de 18/08/2021; 4. Nos trabalhos foram empregados, para aquisição de coordenadas, equipamento de dupla frequência (L1/L2) com tecnologia RTK do modelo Trimble R8S; 5. Levantamento realizado mediante aprovação de croqui pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/Mnbra) e destinado aos estudos de definição de limites da área civil do sítio aeroportuário; 6. Altitudes ortométricas referentes ao geóide geoHOR2020 (IBGE); 7. Levantamento de coordenadas em campo a partir da área delimitada por cercas e/ou muro; 8. Altitude média desconsiderando vértices virtuais; 	Características do Aeroporto: <p>Avenida: Presidente Tancredo Neves, s/nº Cidade: Altamira Estado: Pará</p>	Documentos Consultados: <ul style="list-style-type: none"> • NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Leitura e dimensões; • NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; • Decreto n. 89.137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional; • Norma Técnica para Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Inca; • Imagem de satélite: Mapa Base Esri Imagery, S/D; • Base de dados de sistema rodoviário: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), 2007; • Plano Diretor do Aeroporto de Altamira - PA (Infraero), 2012; • Dossiê de Identificação da Situação Perimetral - Aeroporto de Altamira (Infraero), 2020; • Planta Aeroporto de Altamira - PA TOMBO PA.043-000 (COMAR), 2001; • Sítio eletrônico do Aeroporto de Altamira (Infraero): https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-altamira-par/; • Lista de aeroportos públicos da ANAC: https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/aerodromos-cadastrados/aerodromos-publicos-12.xls/view. 	Aprovado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p>	Área do sítio: <p>GERAL</p>
				<p>Documentos Consultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Leitura e dimensões; • NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; • Decreto n. 89.137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional; • Norma Técnica para Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Inca; • Imagem de satélite: Mapa Base Esri Imagery, S/D; • Base de dados de sistema rodoviário: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), 2007; • Plano Diretor do Aeroporto de Altamira - PA (Infraero), 2012; • Dossiê de Identificação da Situação Perimetral - Aeroporto de Altamira (Infraero), 2020; • Planta Aeroporto de Altamira - PA TOMBO PA.043-000 (COMAR), 2001; • Sítio eletrônico do Aeroporto de Altamira (Infraero): https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-altamira-par/; • Lista de aeroportos públicos da ANAC: https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/aerodromos-cadastrados/aerodromos-publicos-12.xls/view. 	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Aprovado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Documentos Consultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Leitura e dimensões; • NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; • Decreto n. 89.137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional; • Norma Técnica para Georreferenciamento de Imóveis Rurais 3º Edição - Inca; • Imagem de satélite: Mapa Base Esri Imagery, S/D; • Base de dados de sistema rodoviário: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), 2007; • Plano Diretor do Aeroporto de Altamira - PA (Infraero), 2012; • Dossiê de Identificação da Situação Perimetral - Aeroporto de Altamira (Infraero), 2020; • Planta Aeroporto de Altamira - PA TOMBO PA.043-000 (COMAR), 2001; • Sítio eletrônico do Aeroporto de Altamira (Infraero): https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-altamira-par/; • Lista de aeroportos públicos da ANAC: https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/aerodromos-cadastrados/aerodromos-publicos-12.xls/view. 	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Aprovado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p>GERAL</p> </p>		
				<p>Approvado por: <p>MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA LabTrans</p> </p>	<p>Área do sítio: <p</p>		



Coordenadas - Área I					
Nome	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
5	188.812,25	7.813.067,69	533,63	147° 56' 59,44"	784,72
4	189.095,43	7.812.615,39	0,65	149° 13' 06,39"	795,12
01b	189.095,76	7.812.614,83	34,9	237° 21' 47,28"	795,46
02b	189.066,37	7.812.596,01	80,0	148° 08' 24,56"	794,87
03b	189.108,63	7.812.528,01	35,38	57° 11' 15,71"	795,49
04b	189.138,37	7.812.547,18	1.069,22	147° 53' 27,00"	796,10
50	189.706,69	7.811.641,52	407,9	147° 58' 22,02"	798,37
33	189.923,03	7.811.295,70	55,9	147° 55' 45,00"	796,03
34	189.152,69	7.811.248,33	61,67	194° 59' 13,36"	795,31
30	189.936,74	7.811.188,76	169,27	194° 44' 26,15"	795,69
29	189.893,67	7.811.025,06	185,13	238° 10' 21,73"	794,72
28	189.736,43	7.810.927,43	6,29	289° 03' 35,06"	792,87
27	189.730,43	7.810.929,49	308,12	327° 54' 11,77"	792,64
26	189.566,71	7.811.190,51	60,38	267° 21' 16,79"	794,52
25	189.559,88	7.811.250,48	163,5	295° 39' 28,45"	798,14
24	189.412,51	7.811.321,28	58,74	254° 18' 41,34"	797,08
23	189.355,59	7.811.305,39	51,72	265° 13' 23,50"	796,15
22	189.304,41	7.811.301,09	31,9	265° 48' 59,20"	795,15
21	189.272,54	7.811.298,75	45,2	267° 21' 16,79"	794,52
20	189.227,39	7.811.296,67	177,46	267° 14' 20,42"	793,48
19	189.050,14	7.811.288,12	371,35	285° 26' 00,91"	790,66
18	188.692,18	7.811.386,95	54,24	350° 42' 05,26"	786,53
17	188.683,42	7.811.440,48	102,8	350° 45' 41,99"	786,22
14	188.666,95	7.811.541,95	55,0	350° 32' 14,41"	784,36
13	188.657,87	7.811.596,21	384,94	60° 26' 32,81"	783,41
12	188.992,71	7.811.786,10	114,67	352° 41' 18,38"	791,58
11	188.978,12	7.811.899,84	132,99	313° 10' 44,71"	790,13
10	188.881,14	7.811.900,84	261,62	4° 52' 50,77"	787,55
9	188.903,47	7.812.251,50	695,71	327° 52' 27,79"	792,36
8	188.533,51	7.812.840,69	24,73	327° 50' 20,06"	775,19
7	188.520,35	7.812.861,62	13,98	327° 50' 24,96"	774,47
54	188.512,91	7.812.873,45	10,77	57° 01' 24,43"	-
6	188.512,94	7.812.879,31	346,07	57° 01' 17,61"	774,19

Coordenadas - Área II					
Nome	UTM E (m)	UTM N (m)	Distância (m)	Azimute	Altitude (m)
42	189.933,97	7.811.740,29	14,96	238° 34' 35,32"	794,53
41	189.921,71	7.811.732,49	180,42	238° 24' 07,77"	794,98
40	189.767,53	7.811.637,96	28,1	238° 36' 28,56"	798,44
49	189.743,54	7.811.623,32	36,25	329° 35' 07,33"	798,35
38	189.725,19	7.811.654,59	68,11	327° 45' 19,57"	798,04
37	189.688,85	7.811.712,19	2,48	4° 01' 25,51"	798,36
36	189.689,02	7.811.714,67	14,26	57° 31' 12,42"	797,45
35	189.701,05	7.811.722,33	38,78	328° 07' 46,77"	798,57
48	189.680,57	7.811.755,26	122,2	61° 59' 47,97"	798,05
47	189.788,47	7.811.812,63	47,9	156° 40' 56,02"	794,46
46	189.807,43	7.811.768,63	85,53	59° 47' 12,01"	795,67
45	189.881,35	7.811.811,67	86,18	112° 56' 07,43"	794,41
44	189.960,72	7.811.778,08	9,65	113° 13' 23,03"	793,73
43	189.969,59	7.811.774,28	12,79	113° 12' 58,24"	793,71
55	189.981,34	7.811.769,24	55,51	238° 34' 29,58"	0,00

Observações:

- Levantamento topográfico realizado em 27 de abril de 2021 sob supervisão e suporte da equipe aeroportuária da INFRAERO. No trabalho topográfico georeferenciado foi empregado, para aquisição de coordenadas, equipamento de dupla frequência (L1/L2) com tecnologia RTK do modelo Trimble R8S.
- Levantamento realizado mediante aprovação de croqui pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/Infra) e destinado aos estudos de definição de limites da área civil do sítio aeroportuário;
- Altitudes ortométricas referentes ao geóide MAPGE2015 (IBGE);
- Levantamento de coordenadas a partir da área delimitada por cerca/muro;
- Retorno da equipe técnica para levantamento de área da Polícia Militar dia 26/07/2021.

Características do Aeroporto:

Anexo:

- Memorial Descritivo

Rua: Av. Nereu Sabino, 2706
 Bairro: Santa Maria
 Cidade: Uberaba
 Estado: Minas Gerais

Sigla DCG: SBUR
 Sigla IATA: UBA
 Ponto de referência do aeroporto (ARP): 19°46'1.17" S / 47°57'48" 98W.
 Elevação de referência do aeroporto (PD): 812m
 Temperatura de referência do aeroporto: 32° C

Legenda:	Dados Técnicos:	Documentos Consultados:	Painel de Revisões	Aprovado por:	Elaborado por:	MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	Aeroporto de Uberaba - Mário de Almeida Franco (SBUR)	Características do Aeroporto:
Área Civil do Sítio Aeroportuário	PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 27 de Abril de 2021 Fuso: 33 S Detum/Referencial Geodésico: SIRGAS2000	NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Layout e dimensões; NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; NBR 13133 MAIO/1994: Execução de levantamento topográfico; Decreto n. 99/137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional;	Data versão Responsável Atividade	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	Aeroporto de Uberaba - Mário de Almeida Franco (SBUR)	Anexo:
Massas d'água	PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 27 de Abril de 2021 Fuso: 33 S Detum/Referencial Geodésico: SIRGAS2000	NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Layout e dimensões; NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; NBR 13133 MAIO/1994: Execução de levantamento topográfico; Decreto n. 99/137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional;	27/04/2021 - Labtrans Levantamento de campo	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	Aeroporto de Uberaba - Mário de Almeida Franco (SBUR)	Características do Aeroporto:
Acessos e arruamentos	PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 27 de Abril de 2021 Fuso: 33 S Detum/Referencial Geodésico: SIRGAS2000	NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Layout e dimensões; NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; NBR 13133 MAIO/1994: Execução de levantamento topográfico; Decreto n. 99/137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional;	19/05/2021 1.0 Labtrans Finalização de primeira versão de planta topográfica	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SAC/Minfra	MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	Aeroporto de Uberaba - Mário de Almeida Franco (SBUR)	Anexo:
Vértices M	PERÍODO DO LEVANTAMENTO: 27 de Abril de 2021 Fuso: 33 S Detum/Referencial Geodésico: SIRGAS2000	NBR 10068 out/1987: Folha de desenho - Layout e dimensões; NBR 10582 DEZ/1988: Conteúdo da folha para desenho técnico; NBR 13133 MAIO/1994: Execução de levantamento topográfico; Decreto n. 99/137, de 20/06/84 - Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional;	01/10/2021 1.0 Labtrans Finalização de primeira versão de planta topográfica	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO				