|  |
| --- |
|  |
| “Anexo [●] – Dos Investimentos  [●]. Durante todo o prazo da Concessão e em qualquer fase da execução contratual, os investimentos a serem realizados pela Concessionária, referentes ao objeto da Concessão, deverão estar vinculados ao atendimento da Demanda Real no PGI vigente, de acordo com os critérios e condições fixados no Apêndice [●] do Anexo [●] do Contrato – PEA.  [●]. A realização de investimentos sempre visará o atendimento do nível de serviço estabelecido pelos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento para todas as instalações do Aeroporto, a menos que seja comprovada a impraticabilidade de sua execução, devidamente fundamentada, e cujo pedido de isenção de cláusula contratual associada deverá ser deferida pela ANAC.”  Apêndice [●] do Anexo [●] do Contrato – PEA.  Parâmetros Mínimos de Dimensionamento – Nível de serviço estabelecido  TERMINAIS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Componente** | **Unidade** | **Valores na**  **hora-pico do mês-pico** | | | **Doméstico** | **Internacional** | | 1. Saguão de embarque: área necessária por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos) | m²/ocup. | 2,3 | 2,3 | | v.a./pax | 1,0 | 1,0 | | min | 20 | 20 | | 2. Área para formação de filas de check-in e despacho | m²/pax | 1,3 | 1,8 | | min | 30 | 30 | | 3. Área para formação de filas para inspeção de segurança | m²/pax | 1,0 | 1,0 | | min | 10 | 15 | | 4. Área para formação de filas para emigração | m²/pax | - | 1,0 | | min | - | 10 | | 5. Salas de embarque | | | | | 5.1 Máxima ocupação das salas | % | 65 | 65 | | 5.2 Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação) | % | 70 | 70 | | 5.3 Posições próximas (ponte de embarque) | | | | | 5.3.1 Área necessária para passageiros sentados | m²/pax | 1,7 | 1,7 | | min | 40 | 60 | | 5.3.2 Área necessária para passageiros em pé | m²/pax | 1,2 | 1,2 | | min | 20 | 20 | | 5.4 Posições remotas (atendimento por ônibus) | | | | | 5.4.1 Área necessária para passageiros sentados | m²/pax | 1,7 | 1,7 | | min | 40 | 60 | | 5.4.2 Área necessária para passageiros em pé | m²/pax | 1,2 | 1,2 | | min | 20 | 20 | | 6. Área de formação de filas para imigração | m²/pax | - | 1,0 | | min | - | 30 | | 7. Sala de desembarque: área necessária por passageiro aguardando bagagem | m²/pax | 1,7 | 1,7 | | min | 30 | 45 | | 8. Área de formação de filas para aduana | m²/pax | - | 1,7 | | min | - | 30 | | 9. Saguão de desembarque: área necessária por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos) | m²/ocup. | 1,7 | 1,7 | | v.a./pax | 1,0 | 1,0 | | min | 25 | 45 |   Os parâmetros mínimos de dimensionamento consideram apenas as áreas estritamente operacionais para processamento, não incluindo áreas de circulação. A observância dos parâmetros mínimos de dimensionamento, que representam o nível de serviço estabelecido para monitoramento do gatilho de investimento, significa que:  , sendo que X 60  Onde:  CHpi – capacidade na hora pico do componente “i” (pax/hora)  DHpi – demanda na hora pico do componente “i” (pax/hora)  Adi – área disponível no componente “i” (m2)  Empi – espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m2/pax)  Toi – tempo de ocupação no componente “i” (hora)  Os tempos de ocupação e a relação visitante-acompanhante por passageiro deverão ser atualizados por meio de pesquisa a cada revisão do PGI, e validados por meio do uso de técnicas de simulação em tempo acelerado (*fast-time simulation*), atestando assim o comportamento dos usuários frente ao nível de conforto oferecido pelo aeroporto durante a hora-pico do mês-pico.  PONTES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE  O percentual de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) durante a hora-pico do mês-pico no período de um ano civil não deverá ser inferior a:   * 65% (sessenta e cinco por cento), para voos domésticos; * 95% (noventa e cinco por cento), para voos internacionais.   ESTACIONAMENTO DE AERONAVES E PÁTIOS (STANDS)  O percentual de posições ocupadas de estacionamento de aeronaves (posições atendidas por ponte de embarque, posições dedicadas a embarque e desembarque remoto e posições para estacionamento de longa duração noturno ou diurno) no lado ar durante a hora-pico do mês-pico não deverá ser superior a:   * 90% (noventa por cento) de aeronaves classificadas como código A, B ou C da OACI; * 95% (noventa e cinco por cento) de aeronaves classificadas como código D, E ou F da OACI.   CATEGORIA DAS PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM E PISTA DE ROLAMENTO DE AERONAVES  A categoria do lado ar do aeroporto será definida pela categoria associada ao tamanho da maior aeronave que opere o mínimo de 700 movimentos durante os 3 (três) meses consecutivos mais congestionados de um ano civil naquele aeroporto.   * Caso o aeroporto não esteja na categoria apurada neste item, o concessionário deverá adequar a infraestrutura e realizar os investimentos necessários para atender aos requerimentos desta categoria.   CAPACIDADE DA PISTA  A capacidade horária do sistema de pista é definida como a máxima quantidade permitida de operações de pouso e decolagem por hora no sistema de pista a ser determinada pelo DECEA.   * A utilização da capacidade horária máxima não deverá superar 30% das horas do dia-pico do mês-pico, caso isto ocorra o concessionário deverá elaborar uma proposta de adequação da infraestrutura de pistas e *taxiways* a fim de adicionar capacidade ao sistema de pistas. * O concessionário deverá demonstrar, através de técnicas de simulação em tempo acelerado (*fast-time simulation*), a capacidade máxima horária do sistema de pistas e *taxiways* decorrente da proposta de adequação de sua infraestutura, a ser homologada pelo DECEA. |