

ANEXO B

MODELO DE DIMENSIONAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| SUMÁRIO EXECUTIVO | 1 |
| Áreas de Edificações | 1 |
| Processadores | 4 |
| INTRODUÇÃO | 5 |
| Histórico | 5 |
| Abordagem | 5 |
| ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES | 6 |
| PREVISÕES DE DEMANDA AERONÁUTICA | 7 |
| Previsão de Demanda Aeronáutica - Para Todo o Aeroporto | 8 |
| Sumário Dados de Entrada do Modelo | 9 |
| PRESSUPOSTOS OPERACIONAIS | 10 |
| Pressupostos de Fluxos e Taxas de Processamento | 11 |
| Processos Modelados | 16 |
| REQUISITOS FUNCIONAIS | 17 |
| A. Embarque - Funções Primárias | 18 |
| B. Desembarque/Conexão - Funções Primárias | 31 |
| C. Funções Secundárias | 37 |
| D. Áreas Adicionais | 42 |
| E. Contingência para Variações de Projeto | 44 |

MODELO DE REQUISITOS DE TERMINAL – RESUMO DE ÁREAS

| | Histórico | | Requisitos Estimados | | | |
|---|---------------|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Atual 2010 | Referencial 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| A. EMBARQUES - FUNÇÕES PRIMÁRIAS (m²) | | | | | | |
| Área de embarques lado terra (m ²) | | 5,045 | 8,149 | 9,487 | 9,910 | 9,956 |
| Escritório de passagens aéreas | | 211 | 211 | 211 | 211 | 211 |
| Check-in Doméstico Classe Econômica | | 438 | 611 | 649 | 673 | 730 |
| Check-in Doméstico Primeira Classe/Executiva | | 81 | 121 | 122 | 124 | 138 |
| Check-in Internacional Classe Econômica | | 1,741 | 2,922 | 3,526 | 3,758 | 3,920 |
| Check-in Internacional Primeira Classe/Executiva | | 409 | 691 | 836 | 887 | 918 |
| Check-in - Área Administrativa | | 589 | 946 | 1,112 | 1,189 | 1,280 |
| Check-In Doméstico - Auto-Atendimento | | 52 | 83 | 83 | 83 | 83 |
| Despacho de Bagagem Doméstica | | 140 | 170 | 170 | 170 | 170 |
| Check-In Internacional - Auto-Atendimento | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Despacho de Bagagem Internacional | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Segurança* - Doméstico | | 878 | 1,317 | 1,317 | 1,405 | 1,493 |
| Segurança* - Área Administrativa - Doméstico | | 100 | 150 | 150 | 160 | 170 |
| Segurança* - Internacional | | 1,522 | 2,451 | 2,959 | 3,128 | 3,381 |
| Segurança* - Área Administrativa - Internacional | | 180 | 290 | 350 | 370 | 400 |
| Controle de passaporte - Embarque | | 624 | 1,035 | 1,240 | 1,335 | 1,422 |
| Controle de passaporte - Embarque - Área administrativa | | 215 | 357 | 428 | 461 | 491 |
| Saguão Central de Embarque - Doméstico | | 1,949 | 2,895 | 3,139 | 3,268 | 3,284 |
| Saguão Central de Embarque - Internacional | | 5,740 | 9,662 | 11,607 | 12,140 | 12,197 |
| Saguões dos Portões - Portões de Contato Domésticos | | 4,949 | 8,993 | 10,534 | 11,085 | 12,539 |
| Ala Doméstica - Espaço de Circulação | | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 |
| Saguões dos Portões - Portões de Contato Internacionais | | 8,141 | 13,479 | 19,133 | 21,797 | 21,249 |
| Ala Internacional - Espaço de Circulação | | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 |
| Saguões dos Portões - Portões de Ônibus Domésticos | | 3,096 | 4,686 | 5,133 | 5,580 | 5,730 |
| Saguões dos Portões - Portões de Ônibus Internacionais | | 1,659 | 2,424 | 2,631 | 2,491 | 2,904 |
| Áreas Operacionais de Triagem de Bagagem Embarcada | | 29,210 | 38,475 | 44,451 | 47,424 | 47,424 |
| Áreas Administrativas de Triagem de Bagagem Embarcada | | 110 | 140 | 160 | 170 | 170 |
| Raio-X de Bagagem em Linha (Pós Check-in) | | 1,680 | 2,640 | 3,120 | 3,240 | 3,240 |
| Raio-X de Bagagem em Linha - Áreas Administrativas | | 140 | 220 | 260 | 270 | 270 |
| Subtotal | | 82,900 | 124,400 | 148,600 | 159,300 | 162,500 |

*Segurança contra Ato de Interferência Ilícita

| | Histórico | | Requisitos Estimados | | | |
|--|---------------|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Atual 2010 | Referencial 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| B. DESEMBARQUES - FUNÇÕES PRIMÁRIAS (m²) | | | | | | |
| Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Internacional | | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 |
| Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Doméstico | | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 |
| Segurança* de Conexão - Doméstico para | | 369 | 553 | 553 | 645 | 645 |
| Área Administrativa Segurança* de Conexão Doméstico-Internacional | | 24 | 36 | 36 | 42 | 42 |
| Emigração - Doméstico para Internacional | | 79 | 117 | 127 | 132 | 132 |
| Área Admin Emigração - Doméstico para Internacional | | 16 | 24 | 26 | 27 | 28 |
| Segurança* de Conexão - Internacional para Internacional | | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |
| Área Administrativa Segurança* de Conexão - Internacional | | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |
| Área Operacional - Imigração | | 525 | 870 | 1,035 | 1,095 | 1,095 |
| Área Administrativa - Imigração | | 175 | 290 | 345 | 365 | 365 |
| Área Operacional - Alfândega | | 27 | 44 | 51 | 54 | 54 |
| Área Administrativa - Alfândega | | 7 | 11 | 13 | 13 | 13 |
| Restituição de Bagagem - Doméstico | | 7,230 | 8,355 | 8,355 | 8,355 | 8,355 |
| Restituição de Bagagem - Internacional | | 9,030 | 11,505 | 14,205 | 15,555 | 15,555 |
| Área de Carrinhos de Bagagem | | 1,650 | 2,000 | 2,300 | 2,450 | 2,450 |
| Área de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico | | 90 | 150 | 180 | 188 | 188 |
| Área Administrativa de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico | | 60 | 100 | 120 | 125 | 125 |
| Segurança* de Conexão - Internacional para Doméstico | | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |
| Área Administrativa Segurança* de Conexão - Internacional para Doméstico | | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |
| Área Desembarque incl. Circulação Lado Terra | | 3,834 | 6,043 | 6,897 | 7,198 | 7,232 |
| Áreas Operacionais de Bagagem Embarcada | | 3,900 | 4,860 | 5,460 | 5,760 | 5,760 |
| Áreas Administrativas de Bagagem Desembarcada | | 572 | 704 | 792 | 836 | 836 |
| Controle alfandegário incluindo Unidade de Raio-X | | 1,400 | 1,800 | 2,200 | 2,400 | 2,400 |
| Subtotal | | 43,700 | 59,900 | 69,800 | 74,600 | 75,400 |
| *Segurança contra Atos de Interferência Ilícita | | | | | | |
| C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS (m²) | | | | | | |
| Varejo Embarque Lado Terra | | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 |
| Varejo Desembarque Lado Terra | | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 |
| Alimentos e Bebidas Embarque Lado Terra | | 804 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 |
| Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Terra | | 643 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 |
| Varejo Embarque Lado Ar - Doméstico | | 3,446 | 5,403 | 5,918 | 6,194 | 6,227 |
| Varejo Desembarque Lado Ar - Doméstico | | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 |
| Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Doméstico | | 985 | 1,544 | 1,691 | 1,770 | 1,779 |
| Alimentos e Bebidas Embarque Lado Terra - Doméstico | | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 |
| Varejo Embarque Lado Ar - Internacional | | 3,114 | 5,614 | 6,903 | 7,261 | 7,299 |
| Varejo Desembarque Lado Ar - Internacional | | 249 | 449 | 552 | 581 | 584 |
| Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Internacional | | 778 | 1,403 | 1,726 | 1,815 | 1,825 |
| Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Ar - Internacional | | 125 | 225 | 276 | 290 | 292 |
| Sala VIP Executiva Doméstica #1 | | 316 | 469 | 509 | 530 | 532 |
| Sala VIP Executiva Doméstica #2 | | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 |
| Sala VIP Executiva Doméstica - Outras | | 127 | 189 | 204 | 213 | 214 |
| Companhias Aéreas | | | | | | |
| Sala VIP Executiva Internacional #1 | | 2,229 | 3,753 | 4,507 | 4,714 | 4,736 |
| Sala VIP Primeira Classe Internacional | | 1,486 | 2,501 | 3,004 | 3,143 | 3,157 |
| Sala VIP Executiva Internacional #2 - Outras | | | | | | |
| Companhias Aéreas | | 1,114 | 1,877 | 2,254 | 2,357 | 2,368 |
| Áreas Discricionárias | | 22,791 | 33,165 | 39,310 | 42,100 | 42,821 |
| Centro de Controle Operacional do Aeroporto | | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Torre de Controle de Rampa | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Estudos Técnicos de Concessão de Aeroportos

Brasil - Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos (Cenário Restrito)

Modelo Terminal

Data: Agosto de 2011

| | Histórico | | Requisitos Estimados | | | |
|-----------------|-----------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| | Atual | Referencial | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| | 2010 | 2010 | 2016 | 2021 | 2031 | 2041 |
| Subtotal | | 43,100 | 66,800 | 78,500 | 83,100 | 84,000 |

D. ÁREAS ADICIONAIS (m²)

Salas de manutenção predial (incl. Mec, Elet, Canalização e Climatização)
 Estrutura e Divisórias
 Toiletes Desembarque Lado Terra
 Toiletes Embarque Lado Terra
 Toiletes Embarque Lado Ar - Doméstico
 Toiletes Desembarque Lado Ar - Doméstico
 Toiletes Embarque Lado Ar - Internacional
 Toiletes Desembarque Lado Ar - Internacional
 Circulação Geral incl. Elev., Escadas, Esc.
 Rolantes, etc.
 Área de Circulação nas Posições de Estacionamento de Contato devido às Ligações das Pontes Fixas

Subtotal**E. ÁREAS DE CONTINGÊNCIA (m²)**

Contingência para Variações de Projeto

ÁREA TOTAL (m²)

| Histórico | | Requisitos Estimados | | | |
|---------------|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Atual 2010 | Referencial 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| | 33,943 | 50,215 | 59,368 | 63,396 | 64,383 |
| | 10,183 | 15,065 | 17,810 | 19,019 | 19,315 |
| | 987 | 1,594 | 1,856 | 1,939 | 1,948 |
| | 1,004 | 1,582 | 1,806 | 1,885 | 1,893 |
| | 573 | 852 | 923 | 961 | 966 |
| | 779 | 1,157 | 1,254 | 1,306 | 1,312 |
| | 844 | 1,421 | 1,707 | 1,785 | 1,794 |
| | 656 | 1,103 | 1,325 | 1,386 | 1,393 |
| | 16,971 | 25,108 | 29,684 | 31,698 | 32,191 |
| | 3,491 | 5,513 | 6,339 | 6,615 | 6,615 |
| | 69,400 | 103,600 | 122,100 | 130,000 | 131,800 |
| | 8,500 | 11,400 | 13,100 | 13,800 | 14,000 |
| | 247,600 | 366,100 | 432,100 | 460,800 | 467,700 |

MODELO DE REQUISITOS DE TERMINAL – RESUMO DE PROCESSADORES

| | Histórico | | Requisitos Estimados | | | |
|--|---------------|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Atual 2010 | Referencial 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS DE EMBARQUE | | | | | | |
| Balcões de check-in (unidades) | | | | | | |
| Doméstico Classe Econômica | | 19 | 26 | 28 | 29 | 33 |
| Doméstico Primeira Classe/Classe Executiva | | 4 | 6 | 6 | 6 | 7 |
| Internacional Classe Econômica | | 79 | 131 | 157 | 169 | 180 |
| Internacional Primeira Classe/Classe Executiva | | 16 | 26 | 31 | 34 | 36 |
| Total | | 118 | 189 | 222 | 238 | 256 |
| Check-in auto-atendimento (unidades) | | | | | | |
| Quiosques de auto-atendimento domésticos | | 7 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Despacho de bagagem doméstica | | 4 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| Quiosques de auto-atendimento internacionais | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Despacho de bagagem internacional | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 11 | 15 | 15 | 15 | 16 |
| Inspeção de segurança de passageiros (canais) | | | | | | |
| Doméstico | | 10 | 15 | 15 | 16 | 17 |
| Internacional | | 18 | 29 | 35 | 37 | 40 |
| Total | | 28 | 44 | 50 | 53 | 57 |
| Emigração (canais) | | 43 | 71 | 86 | 92 | 98 |
| Estações de embarque (unidades) | | | | | | |
| Posições de Estacionamento de contato | | | | | | |
| Doméstico | | 20 | 31 | 34 | 35 | 37 |
| Internacional | | 18 | 29 | 59 | 65 | 63 |
| Subtotal | | 38 | 60 | 93 | 100 | 100 |
| Posições de Estacionamento remotas / portões de ônibus | | | | | | |
| Doméstico | | 23 | 32 | 33 | 35 | 34 |
| Internacional | | 9 | 14 | 15 | 14 | 16 |
| Subtotal | | 32 | 46 | 48 | 49 | 50 |
| Total | | 70 | 106 | 141 | 149 | 150 |
| Inspeção de bagagem em linha (unidades) | | 14 | 22 | 26 | 27 | 27 |
| B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS DE DESEMBARQUE | | | | | | |
| Inspeção de segurança de passageiros em | | | | | | |
| Doméstico --> Internacional | | 4 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| Internacional --> Doméstico | | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Internacional --> Internacional | | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Total | | 12 | 18 | 20 | 21 | 21 |
| Balcões de imigração - desembarque (unidades) | | 35 | 58 | 69 | 73 | 73 |
| Esteiras de restituição de bagagem | | | | | | |
| Doméstico -- fuselagem estreita | | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Doméstico -- fuselagem larga | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Doméstico -- bagagem de grandes dimensões | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Internacional -- fuselagem estreita | | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Internacional -- fuselagem larga | | 5 | 6 | 8 | 9 | 9 |
| Internacional -- bagagem de grandes dimensões | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Total | | 14 | 17 | 19 | 20 | 20 |
| Conexão e Redespacho Internacional --> | | | | | | |
| Doméstico (unidades) | | 12 | 20 | 24 | 25 | 25 |
| Manuseio de Bagagem desembarcada (unidades) | | 20 | 34 | 39 | 41 | 41 |

INTRODUÇÃO

Este documento apresenta todos os cálculos e pressupostos utilizados para estimar requisitos do terminal.

Histórico

Os Estudos Técnicos de Concessão de Aeroportos visam definir instalações de terminais necessárias para um período de planejamento de 30 anos, dividido em etapas como segue:

- Cinco-anos (2016)
- Dez-anos (2021)
- Vinte-anos (2031)
- Trinta-anos (2041)

Os requisitos das instalações do terminal para esses incrementos são baseados nas previsões de demanda de aviação para os próximos 30 anos.

Abordagem

Os requisitos para as instalações que processam passageiros e sua bagagem, equipamentos públicos e espaços necessários para operar efetivamente o edifício foram estimados considerando-se as diretrizes publicadas pela International Air Transport Association (IATA) e pela International Civil Aviation Organization (ICAO) como se segue:

- IATA
 - Airport Development Reference Manual (ADRM), 9a edição, janeiro de 2004
 - Common-Use Self Service (CUSS) Manual, 1a Edição, verão de 2004
- ICAO
 - Apêndice 9 - Facilitation [Facilitação], 12a Edição, julho de 2005
 - Apêndice 17 - Security [Segurança], 8a Edição, abril de 2006

Os requisitos foram estimados levando em consideração procedimentos operacionais conhecidos específicos para aeroportos brasileiros, incluindo:

- Passageiros de entrada e saída são segregados, assim como passageiros domésticos e internacionais.
- Controle de passaporte no embarque ocorre após a inspeção de segurança para passageiros internacionais.
- Instalações dedicadas para passageiros em trânsito doméstico ----> internacional, internacional ----> doméstico e internacional ----> internacional. Este documento

considerou que funções separadas de imigração, controle de passaporte no embarque e inspeção de segurança são fornecidas para passageiros em conexão, conforme apropriado.

Os requisitos para as funções foram baseados seja no volume de atividade (por exemplo, passageiros ou bagagem) a ser acomodado em períodos de pico ou em licenças aceitas da indústria. Requisitos com base em atividade foram derivados matematicamente relacionando o volume de atividade a uma série de outras variáveis, como por exemplo:

- Dwell times de passageiro e taxas de fluxo,
- Volumes de bagagem e taxas de fluxo,
- Espaço necessário por unidade de volume para ter o nível de serviço desejado (LoS)—considerou-se que as instalações dentro dos terminais de passageiros serão planejadas e concebidas para proporcionar LoS C, conforme definido pela IATA
- Tamanhos e taxas de processador,
- Tamanhos ou tempos máximos permitidos de fila, e
- Espaço requerido por unidade de fila.

ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

| | |
|----------------------|--|
| ADRM | Airport Development Reference Manual (ADRM), 9ª edição, Janeiro de 2004, publicado pela International Air Transport Association [Associação de Transporte Aéreo Internacional] (IATA) |
| CIP | Pessoa comercialmente importante |
| CUSS | Kiosks de auto-atendimento de uso compartilhado |
| Tempo de permanência | Tempo de permanência é um termo usado para refletir o tempo médio que um passageiro dispende em cada uma das áreas funcionais do aeroporto. |
| Fator de eficiência | O "fator de eficiência" é utilizado no cálculo de fatores-chave de taxas de processamento, números de unidades e, em última análise, áreas para explicar as ineficiências potenciais no sistema. |
| LoS | Nível de Serviço O nível de serviço é a medida da qualidade do serviço prestado no terminal, em termos de facilidade de fluxos e atrasos. Conforme recomendado pela IATA, os requisitos do programa T2 são baseados em um nível de serviço C, que reflete fluxos estáveis dentro do terminal de passageiros, a aceitáveis e um bom nível de conforto para os usuários. O nível de serviço tipicamente direciona a quantidade de espaço alocado para cada área durante o período de projeto. |
| mppa | milhões de passageiros por ano |
| OOG | Bagagem de tamanho excessivo |
| NB | Aeronave de fuselagem estreita Aeronaves de fuselagem estreita são aeronaves de corredor único, de curto alcance (até 6.000 km), que normalmente transportam de 100 a 150 passageiros. As aeronaves líderes nessa categoria são o Boeing 737, o Boeing 757, e o Airbus A-320. |
| PHP | Passageiros na hora-pico |
| PRM | Passageiros com mobilidade reduzida |
| VIP | Pessoa muito importante |
| WB | Aeronaves de fuselagem larga são aeronaves com corredor duplo, com médio a longo alcance (até 14.000 km), que podem transportar de 200 a 300 passageiros. As aeronaves líderes nessa categoria são o Boeing 747, o Boeing 777, e o Airbus A-300. |

Estudos Técnicos de Concessão de Aeroportos

Brasil - Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos (Cenário Restrito)

Modelo Terminal

Data: Agosto de 2011

ção do

edifício terminal

do terminal

ndado pela
itrasos
passageiro

200

00 a 450

PREVISÕES DE DEMANDA AERONÁUTICA

PREVISÃO DE DEMANDA AERONÁUTICA - PARA TODO O AEROPORTO

| | Histórico | Previsão | | | |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Atual 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| PASSAGEIROS AO ANO [1] | | | | | |
| Doméstico | 16,409,069 | 25,728,767 | 28,181,551 | 29,494,583 | 29,650,717 |
| Internacional | 10,379,033 | 18,713,320 | 23,011,164 | 24,202,463 | 24,330,582 |
| Total de Passageiros | 26,788,102 | 44,442,087 | 51,192,715 | 53,697,046 | 53,981,299 |
| PASSAGEIROS PICO [2] | | | | | |
| Doméstico | | | | | |
| Anual | 16,409,069 | 25,728,767 | 28,181,551 | 29,494,583 | 29,650,717 |
| Mês | 1,545,060 | 2,666,097 | 2,919,808 | 3,055,626 | 3,071,776 |
| Dia do Projeto | 49,841 | 86,003 | 94,187 | 98,569 | 99,090 |
| Internacional | | | | | |
| Anual | 10,379,033 | 18,713,320 | 23,011,164 | 24,202,463 | 24,330,582 |
| Mês | 996,838 | 1,907,648 | 2,345,773 | 2,467,215 | 2,480,276 |
| Dia do Projeto | 32,156 | 61,537 | 75,670 | 79,588 | 80,009 |
| Total | | | | | |
| Anual | 26,788,102 | 44,442,087 | 51,192,715 | 53,697,046 | 53,981,299 |
| Mês | 2,541,898 | 4,573,745 | 5,265,582 | 5,522,841 | 5,552,052 |
| Dia do Projeto | 81,997 | 147,540 | 169,857 | 178,156 | 179,098 |
| PASSAGEIROS NA HORA-PICO | | | | | |
| Doméstico | | | | | |
| Desembarque | 2,595 | 3,856 | 4,180 | 4,353 | 4,373 |
| Embarque | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 |
| Em trânsito | 3,859 | 5,733 | 6,215 | 6,472 | 6,502 |
| Internacional | | | | | |
| Desembarque | 2,185 | 3,678 | 4,418 | 4,621 | 4,643 |
| Embarque | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 |
| Em trânsito | 3,221 | 5,422 | 6,513 | 6,812 | 6,844 |
| Total | | | | | |
| Desembarque | 4,077 | 6,432 | 7,336 | 7,672 | 7,710 |
| Embarque | 4,472 | 7,056 | 8,048 | 8,416 | 8,458 |
| Em trânsito | 6,236 | 9,839 | 11,221 | 11,735 | 11,793 |

Fonte: Projeções LeighFisher, 24 de setembro de 2011

Observações:

[1] O número total de passageiros foi obtido a partir de previsões de atividades da aviação preparadas por LeighFisher em setembro de 2011.

[2] Os volumes de pico de passageiros por mês e dia de projeto foram obtidos a partir de previsões de atividades da aviação preparadas por LeighFisher em setembro de 2011.

RESUMO DOS DADOS DE ENTRADA DO MODELO [1]

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | Fonte / Obs. |
|----------|--|-----------|------------|-------------|--------------|--------------|--------------|---|
| | | | Atual 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| 1 | Passageiros ao Ano | | | | | | | |
| 1.1 | Total | mppa | 26.8 | 44.4 | 51.2 | 53.7 | 54.0 | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.2 | Total doméstico | mppa | 16.4 | 25.7 | 28.2 | 29.5 | 29.7 | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.3 | Total internacional | mppa | 10.4 | 18.7 | 23.0 | 24.2 | 24.3 | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.4 | Fator de carga - Voo doméstico | % | 67.2% | 82.6% | 83.1% | 83.6% | 83.6% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.5 | Fator de carga - Voo internacional | % | 76.0% | 87.5% | 88.0% | 88.5% | 88.5% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.6 | Medida média - Voo doméstico | Assentos | 150.4 | 167.4 | 177.0 | 181.8 | 181.8 | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.7 | Medida média - Voo internacional | Assentos | 216.5 | 237.7 | 269.8 | 277.5 | 277.5 | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.8 | Passageiros domésticos -- fuselagem estreita | % | 97% | 97% | 91% | 89% | 82% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1.9 | Passageiros domésticos -- fuselagem larga | % | 3% | 3% | 9% | 11% | 18% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 1,10 | Passageiros internacionais -- fuselagem estreita | % | 17% | 34% | 30% | 24% | 20% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| ##### | Passageiros internacionais -- fuselagem larga | % | 83% | 66% | 70% | 76% | 80% | Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011 |
| 2 | Passageiros Embarcando na Hora-Pico | | | | | | | |
| 2.1 | Embarque doméstico | PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 | Pressuposto LeighFisher |
| 2.2 | Embarque internacional | PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 | |
| 2.3 | Embarque com pico combinado | PHP | 4,472 | 7,056 | 8,048 | 8,416 | 8,458 | |
| 2.4 | Percentual de viajantes domésticos em classe econômica | % | 95.0% | 95.0% | 95.0% | 95.0% | 95.0% | |
| 2.5 | Percentual de viajantes internacionais em classe econômica | % | 88.0% | 88.0% | 88.0% | 88.0% | 88.0% | Pressuposto LeighFisher |
| 3 | Passageiros desembarque na Hora-Pico | | | | | | | |
| 3.1 | Desembarque doméstico | PHP | 2,595 | 3,856 | 4,180 | 4,353 | 4,373 | |
| 3.2 | Desembarque internacional | PHP | 2185 | 3678 | 4418 | 4621 | 4643 | |
| 3.3 | Desembarque com pico combinado | PHP | 4,077 | 6,432 | 7,336 | 7,672 | 7,710 | |
| 4 | Passageiros Em Trânsito na Hora-Pico | | | | | | | |
| 4.1 | Taxa de transferência (Doméstico --> Doméstico) | % | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011) |
| 4.2 | Taxa de transferência (Doméstico --> Internacional) | % | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011) |
| 4.3 | Taxa de transferência (Internacional --> Doméstico) | % | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011) |
| 4.4 | Taxa de transferência (Internacional --> Internacional) | % | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | 15.0% | Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011) |
| 4.5 | Transferência (Doméstico --> Doméstico) | PHP | 389 | 578 | 627 | 653 | 656 | |
| 4.6 | Transferência (Doméstico --> Internacional) | PHP | 389 | 578 | 627 | 653 | 656 | |
| 4.7 | Transferência (Internacional --> Doméstico) | PHP | 328 | 552 | 663 | 693 | 696 | |
| 4.8 | Transferência (Internacional --> Internacional) | PHP | 328 | 552 | 663 | 693 | 696 | |
| 5 | Parâmetros Adicionais Calculados | | | | | | | |
| 5.1 | Embarque doméstico menos transferência/trânsito | PHP | 1,193 | 1,708 | 1,787 | 1,858 | 1,867 | Derivada embarque doméstico menos C/T |
| 5.2 | Embarque internacional menos transferência/trânsito | PHP | 2,097 | 3,606 | 4,400 | 4,605 | 4,626 | Derivada embarque internacional menos C/T |
| 5.3 | Embarque total menos transferência/trânsito | PHP | 3,290 | 5,315 | 6,187 | 6,463 | 6,493 | Derivada embarque total fazendo check-in menos C/T |
| 5.4 | Desembarque doméstico menos transferência/trânsito | PHP | 1,817 | 2,699 | 2,926 | 3,047 | 3,061 | Derivada desembarque doméstico menos C/T |
| 5.5 | Desembarque internacional menos transferência/trânsito | PHP | 1,530 | 2,575 | 3,093 | 3,235 | 3,250 | Derivada desembarque internacional menos C/T |
| 5.6 | Desembarque total menos transferência/trânsito | PHP | 3,346 | 5,274 | 6,019 | 6,282 | 6,311 | Pressuposto LeighFisher. |
| 5.7 | Amigos/acompanhantes na hora-pico | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| 5.8 | Recepcionistas (receptivo/aeroporto) na hora-pico | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | Pressuposto LeighFisher. |
| 5.9 | Amigos/acompanhantes na hora-pico | PHP | 3,290 | 5,315 | 6,187 | 6,463 | 6,493 | |
| 5,10 | Recepcionistas (receptivo/aeroporto) na hora-pico | PHP | 3,346 | 5,274 | 6,019 | 6,282 | 6,311 | |
| 6 | Requisitos Balcão | | | | | | | |
| 6.1 | Posições de Estacionamento de contato - doméstico | | | | | | | Baseado na avaliação da LeighFisher sobre requisitos de instalações de aeroportos, de 26 de setembro de 2011, Tabela "Requisitos Totais de Posições de Estacionamento". Não inclui posições de estadia. |
| | Código C | nº | 19 | 29 | 29 | 29 | 27 | |
| | Código E | nº | 1 | 2 | 5 | 6 | 10 | |
| | Código F | nº | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Subtotal | nº | 20 | 31 | 34 | 35 | 37 | |
| 6.2 | Posições de estacionamento de contato - internacional | | | | | | | |
| | Código C | nº | 3 | 10 | 11 | 9 | 7 | |
| | Código E | nº | 15 | 19 | 20 | 20 | 20 | |
| | Código F | nº | 0 | 0 | 4 | 8 | 8 | |
| | Subtotal | nº | 18 | 29 | 35 | 37 | 35 | |
| 6.3 | Posições de estacionamento remotas - doméstico | | | | | | | |
| | Código C | nº | 22 | 31 | 30 | 31 | 28 | |
| | Código E | nº | 1 | 1 | 3 | 4 | 6 | |
| | Código F | nº | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Subtotal | nº | 23 | 32 | 33 | 35 | 34 | |
| 6.4 | Posições de estacionamento remotas - internacional | | | | | | | |
| | Código C | nº | 3 | 7 | 7 | 6 | 6 | |
| | Código E | nº | 6 | 7 | 8 | 8 | 10 | |
| | Código F | nº | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Subtotal | nº | 9 | 14 | 15 | 14 | 16 | |

Obs.:

[1] Os dados de passageiros e posições de estacionamento apresentados nessa tabela referem-se apenas ao tráfego através de todos os terminais do aeroporto.

PRESSUPOSTOS OPERACIONAIS

PRESSUPOSTOS DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTO

| Item | Descrição | Unidade | Valor | Fontes / Obs. |
|----------|---|---------|-------|--|
| 1 | Taxas de Fluxos de Passageiros | | | |
| 1.1 | Tempo de permanência passageiros / acompanhantes no lado terra - embarque | min | 20 | Avaliação IATA e LeighFisher do tempo total do meio-fio ao portão de embarque |
| 1.2 | Check-in: tempo máximo de espera - Pax em classe econômica, embarque doméstico | min | 10 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-12 minutos curto a aceitável, 12-30 minutos aceitável a longo) |
| 1.3 | Check-in: tempo máximo de espera - Pax em primeira classe e em classe executiva, embarque doméstico | min | 3 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-3 minutos curto a aceitável, 3-5 minutos aceitável a longo) |
| 1.4 | Check-in: tempo máximo de espera - Pax em classe econômica, embarque internacional | min | 10 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-12 minutos curto a aceitável, 12-30 minutos aceitável a longo) |
| 1.5 | Check-in: tempo máximo de espera - Pax em primeira classe e em classe executiva, embarque internacional | min | 3 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-3 minutos curto a aceitável, 3-5 minutos aceitável a longo) |
| 1.6 | Inspeção de segurança: tempo máximo de espera - Pax embarque doméstico | min | 10 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-3 minutos curto a aceitável, 3-7 minutos aceitável a longo) |
| 1.7 | Inspeção de segurança: tempo máximo de espera - Pax embarque internacional | min | 10 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-3 minutos curto a aceitável, 3-7 minutos aceitável a longo) |
| 1.8 | Emigração: tempo de espera - Pax embarque internacional | min | 5 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-5 minutos curto a aceitável, 5-10 minutos aceitável a longo) |
| 1.9 | Tempo de permanência no lado ar - Pax embarque doméstico | min | 30 | Avaliação LeighFisher do tempo total do meio-fio ao portão de embarque |
| 1.1 | Tempo de permanência no lado ar - Pax embarque internacional | min | 60 | Avaliação LeighFisher do tempo total do meio-fio ao portão de embarque |
| ##### | Proporção pax sentados - Pax embarque doméstico | % | 80% | IATA ADRM |
| ##### | Proporção pax sentados - Pax embarque internacional | % | 100% | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 80%) |
| ##### | Tempo de permanência de passageiro desembarque no lado ar | min | 15 | Avaliação LeighFisher do tempo total da aeronave ao meio-fio |
| ##### | Imigração: tempo de espera - Pax desembarque internacional | min | 7 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-7 minutos curto a aceitável, 7-15 minutos aceitável a longo) |
| ##### | Alfândega: tempo de espera - Pax desembarque internacional | min | 3 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS |
| ##### | Redespacho: tempo de espera -- Pax em conexão internacional para doméstico | min | 5 | Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 0-12 minutos curto a aceitável, 12-30 minutos aceitável a longo; orientação não específica para passageiros em transferência) |
| ##### | Tempo de permanência do passageiro desembarque lado terra | min | 5 | Avaliação LeighFisher do tempo total da aeronave à calçada |
| ##### | Tempo de permanência dos acompanhantes desembarque lado terra | min | 25 | Avaliação LeighFisher baseada em padrões da indústria |
| ##### | Tempo de permanência na sala VIP - Doméstico | min | 45 | Pressuposto LeighFisher |
| 1.2 | Tempo de permanência na sala VIP - Internacional | min | 90 | Pressuposto LeighFisher |

PRESSUPOSTOS DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTO

| Item | Descrição | Unidade | Valor | Fontes / Obs. |
|----------|--|--------------------|-------|---|
| 2 | Taxas de Fluxo de Bagagem e Tempos de Processamento | | | |
| 2.1 | Número de bagagens por pax - Pax embarque doméstico | nº/pax | 0.8 | IATA ADRM |
| 2.2 | Número de bagagens por pax - Pax embarque internacional | nº/pax | 1.5 | IATA ADRM |
| 2.3 | Número de bagagens por pax - Pax desembarque doméstico | nº/pax | 0.8 | IATA ADRM |
| 2.4 | Número de bagagens por pax - Pax desembarque internacional | nº/pax | 1.5 | IATA ADRM |
| 2.5 | Bagagem embarcada - Capacidade da unidade de triagem | bagagens / unidade | 28 | Estimativa LeighFisher baseada na média do setor em sistemas de bagagem |
| 2.6 | Bagagem embarcada - Capacidade de controle da unidade de Raio-X | bagagens / unidade | 500 | Estimativa LeighFisher baseada na média do setor em sistemas de controle de bagagem (estimativa conservadora) |
| 2.7 | Tempo de ocupação na restituição de bagagem para aeronaves de fuselagem estreita - Doméstico | min/voo | 15 | IATA ADRM (ajustado para baixo para refletir menos bagagem/pax em doméstico vs internacional) |
| 2.8 | Tempo de ocupação na restituição de bagagem para aeronaves de fuselagem larga - Doméstico | min/voo | 30 | IATA ADRM (ajustado para baixo para refletir menos bagagem/pax em doméstico vs internacional) |
| 2.9 | Tempo de ocupação na restituição de bagagem para aeronaves de fuselagem estreita - Internacional | min/voo | 20 | IATA ADRM |
| 2.1 | Tempo de ocupação na restituição de bagagem para aeronaves de fuselagem larga - Internacional | min/voo | 45 | IATA ADRM |
| ##### | Bagagem desembarcada - Tempo de processo de triagem | min/Bag | 0.2 | Estimativa LeighFisher baseada na média do setor em sistemas de bagagem |

PRESSUPOSTOS DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTO

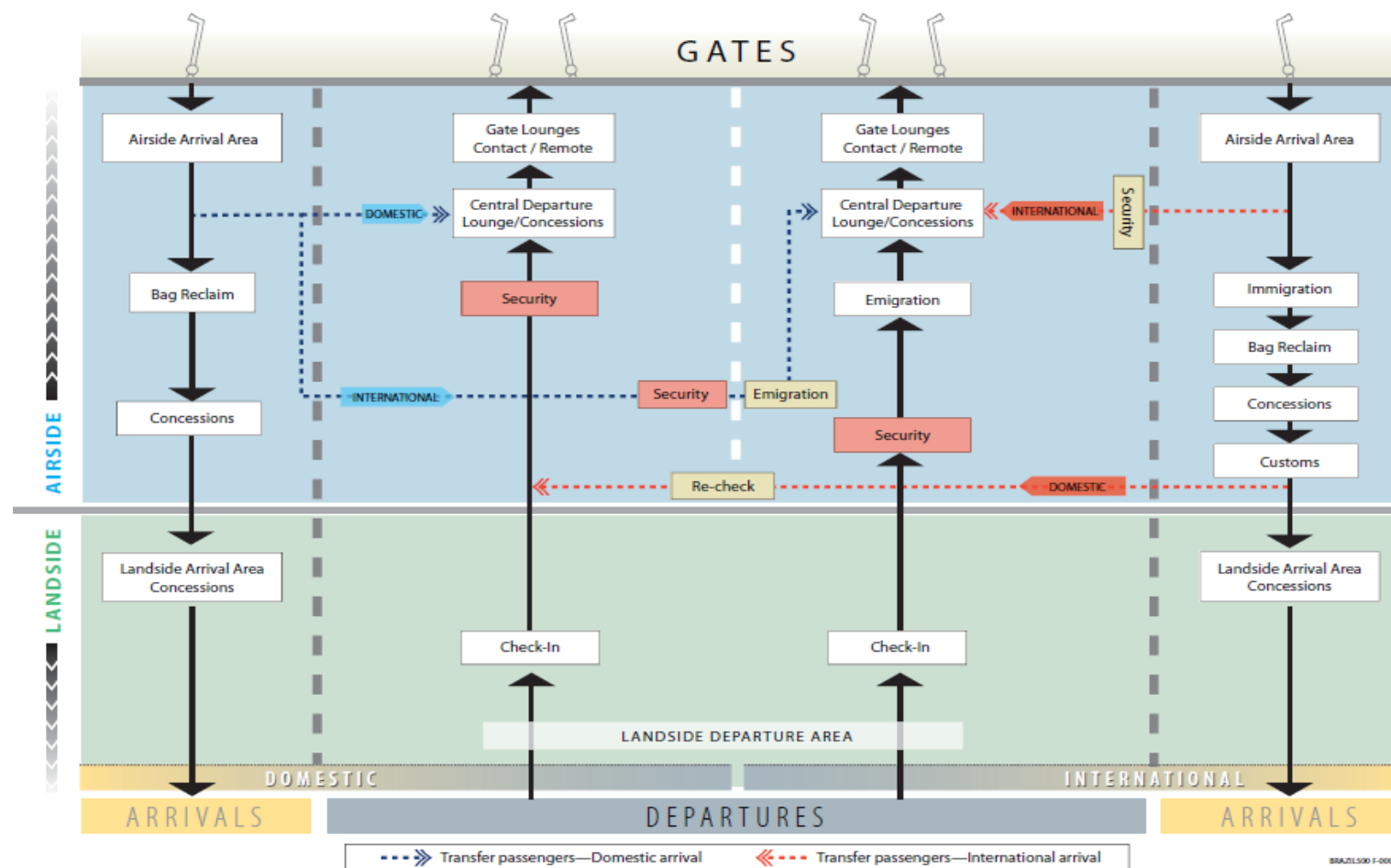
| Item | Descrição | Unidade | Valor | Fontes / Obs. |
|----------|---|---------|-------|--|
| 3 | Tempos de Processamento - Passageiros O&D | | | |
| 3.1 | CUSS uso doméstico | % | 20% | Pressuposto LeighFisher com base em feedback da equipe local do Brasil |
| 3.2 | CUSS uso internacional | % | 0% | Pressuposto LeighFisher com base em feedback da equipe local do Brasil |
| 3.3 | Check-in: tempo de processamento - Pax em classe econômica, embarque doméstico | seg/Pax | 90 | Pressuposto LeighFisher com base nas taxas de processamento padrão do setor (IATA ADRM = 150 segundos) |
| 3.4 | Check-in: tempo de processamento - Pax em primeira classe e em classe executiva, embarque doméstico | seg/Pax | 90 | Pressuposto LeighFisher com base nas taxas de processamento padrão do setor (IATA ADRM = 150 segundos) |
| 3.5 | Check-in: tempo de processamento - Pax em classe econômica, embarque internacional | seg/Pax | 170 | Pressuposto LeighFisher com base nas taxas de processamento padrão do setor (IATA ADRM = 150 segundos) |
| 3.6 | Check-in: tempo de processamento - Pax em primeira classe e em classe executiva, embarque internacional | seg/Pax | 170 | Pressuposto LeighFisher com base nas taxas de processamento padrão do setor (IATA ADRM = 150 segundos) |
| 3.7 | Check-in CUSS: tempo de processamento - Pax embarque doméstico | seg/Pax | 60 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 3.8 | Check-in CUSS: tempo de processamento - Pax embarque internacional | seg/Pax | 100 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 3.9 | Despacho de bagagem: tempo de processamento - Pax embarque doméstico | seg/Pax | 60 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 3.1 | Despacho de bagagem: tempo de processamento - Pax embarque internacional | seg/Pax | 90 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| ##### | Inspeção de segurança: tempo de processamento - Pax embarque doméstico | min/Pax | 0.42 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia (IATA ADRM = 12 segundos) |
| ##### | Inspeção de segurança: tempo de processamento - Pax embarque internacional | min/Pax | 0.48 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia (IATA ADRM = 12 segundos) |
| ##### | Emigração: tempo de processamento - Pax embarque internacional | min/Pax | 1.2 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia (IATA ADRM = 15 segundos) |
| ##### | Verificação de embarque de passageiros - tempo de processamento | min/Pax | 0.1 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| ##### | Imigração: tempo de processamento - Pax desembarque internacional | min/Pax | 1.0 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia (IATA ADRM = 30 segundos) |

PRESSUPOSTOS DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTO

| Item | Descrição | Unidade | Valor | Fontes / Obs. |
|----------|--|---------------------|-------|---|
| 4 | Requisitos Espaciais | | | |
| 4.1 | Requisitos de área embarque lado terra - pax embarque | m ² /Pax | 2.3 | Padrão IATA para LoS C em uma área de embarque (Fonte: ADRM, Pág 184, Tabela F9.3) |
| 4.2 | Requisitos de área de fila de Check-in - Pax em classe econômica, embarque doméstico | m ² /Pax | 1.3 | Padrão IATA para LoS C em uma área de check-in (Fonte: ADRM, Pág 180, Tabela F9.2) |
| 4.3 | Requisitos de área de fila de Check-in - Pax em primeira classe & classe executiva, embarque doméstico | m ² /Pax | 1.3 | Padrão IATA para LoS C em uma área de check-in (Fonte: ADRM, Pág 180, Tabela F9.2) |
| 4.4 | Requisitos de área de fila de Check-in - Pax em classe econômica, embarque internacional | m ² /Pax | 1.7 | Padrão IATA para LoS C em uma área de check-in (Fonte: ADRM, Pág 180, Tabela F9.2) |
| 4.5 | Requisitos de área de fila de Check-in - Pax em primeira classe & classe executiva, embarque internacional | m ² /Pax | 1.7 | Padrão IATA para LoS C em uma área de check-in (Fonte: ADRM, Pág 180, Tabela F9.2) |
| 4.6 | Requisitos de área de fila dos pontos de controle - Incl. segurança, emigração e imigração | m ² /Pax | 1.0 | Padrão IATA para LoS C em uma área de controle de passaportes (Fonte: ADRM, Pág 186, Tabela F9.4) |
| 4.7 | Requisitos de área de assentos nas áreas de embarque conversíveis - Pax embarque doméstico | m ² /Pax | 1.7 | padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204) |
| 4.8 | Requisitos de área de permanência em pé nas áreas de embarque conversíveis - Pax embarque doméstico | m ² /Pax | 1.2 | padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204) |
| 4.9 | Requisitos de área de assentos nas áreas de embarque conversíveis - Pax embarque internacional | m ² /Pax | 1.7 | padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204) |
| 4.1 | Requisitos de área de permanência em pé nas áreas de embarque conversíveis - Pax embarque internacional | m ² /Pax | 1.2 | padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204) |
| ##### | Fator de eficiência obtida por saquões de espera abertos | % | 80% | Pressuposto LeighFisher |
| ##### | Área necessária na ala de desembarque - pax desembarque | m ² /Pax | 1.5 | Padrão IATA para LoS C em uma área lado ar (Fonte: ADRM, Pág 184, Tabela F9.3) |
| ##### | Área de desembarque necessária no lado terra - pax desembarque | m ² /Pax | 2.3 | Padrão IATA para LoS C em uma área de embarque (Fonte: ADRM, Pág 184, Tabela F9.3) |
| 5 | Tempos de Processamento - Passageiros em Conexão | | | |
| 5.1 | Inspeção de segurança: tempo de processamento - Todos os pax em conexão | min/Pax | 0.48 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 5.2 | Emigração: tempo de processamento - Pax em conexão doméstico para internacional | min/Pax | 1.5 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 5.3 | Imigração: tempo de processamento - Pax em conexão internacional para doméstico | min/Pax | 0.8 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |
| 5.4 | Tempo de redespacho de conexão -- Pax em conexão internacional para doméstico | min/Pax | 2.0 | Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas por operadores de terminal na Índia |

PRESSUPOSTOS DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTO

| Item | Descrição | Unidade | Valor | Fontes / Obs. |
|----------|--|----------------------|-------|---|
| 6 | Requisitos Espaciais Varejo | | | |
| 6.1 | Varejo embarque lado terra | m ² /Pax | 100 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.2 | Varejo desembarque lado terra | m ² /mppa | 100 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.3 | Alimentos e bebidas embarque lado terra | m ² /mppa | 50 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.4 | Alimentos e bebidas desembarque lado terra | m ² /mppa | 40 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.5 | Varejo embarque lado ar - Doméstico | m ² /mppa | 350 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.6 | Varejo desembarque lado ar - Doméstico | m ² /mppa | 50 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.7 | Alimentos e bebidas embarque lado ar - Doméstico | m ² /mppa | 100 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.8 | Alimentos e bebidas desembarque lado ar - Doméstico | m ² /mppa | 50 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.9 | Varejo embarque lado ar - Internacional | m ² /mppa | 500 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| 6.1 | Varejo desembarque lado ar - Internacional | m ² /mppa | 40 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| ##### | Alimentos e bebidas embarque lado ar - Internacional | m ² /mppa | 125 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| ##### | Alimentos e bebidas desembarque lado ar - Internacional | m ² /mppa | 20 | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| ##### | Área de apoio a concessões | % | 20% | Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo |
| ##### | Área de sala VIP por passageiro -- Doméstico | m ² /Pax | 4 | Pressuposto LeighFisher |
| ##### | Área de sala VIP por passageiro -- Internacional executiva | m ² /Pax | 6 | Pressuposto LeighFisher |
| ##### | Área de sala VIP por passageiro -- Internacional primeira classe | m ² /Pax | 8 | Pressuposto LeighFisher |



REQUISITOS FUNCIONAIS

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | |
|------------|--|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| A-1 | Área de Embarque Lado Terra incl. Circulação (pré check-in) | m² | 5,045 | 8,149 | 9,487 | 9,910 | 9,956 |
| | <i>Área por pax * (PHP + acompanhantes) * Tempo de permanência</i> | | | | | | |
| a | Passageiros embarcando na hora-pico menos conexões | PHP | 3,290 | 5,315 | 6,187 | 6,463 | 6,493 |
| b | Acompanhantes na hora-pico | PHP | 3,290 | 5,315 | 6,187 | 6,463 | 6,493 |
| | Padrão LoS IATA exigido | C | C | C | C | C | C |
| c | Área por passageiro | m ² /pax | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 |
| d | Tempo de permanência do passageiro | min | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| e | Área exigida (a + b)/60 * c * d | m ² | 5,045 | 8,149 | 9,487 | 9,910 | 9,956 |
| A-2 | Escritórios de Passagens Aéreas | m² | 211 | 211 | 211 | 211 | 211 |
| | <i>Área por escritório * número de escritórios + espaço de espera</i> | | | | | | |
| a | Número de escritórios | unidades | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| b | Espaço por escritório | m ² | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| c | Área de escritórios (a * b) | m ² | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| d | Passageiro usando saquão de espera | pax | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| e | Área por passageiro | m ² /pax | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 |
| f | Total área de espera (d * e) | m ² | 69 | 69 | 69 | 69 | 69 |
| g | Área de circulação | % | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| h | Área exigida (c + f) * (1 + g) | m ² | 211 | 211 | 211 | 211 | 211 |
| A-3 | Check-in Doméstico Classe Econômica | m² | 438 | 611 | 649 | 673 | 730 |
| | Balcões de Check-in Doméstico Classe Econômica | unidades | 19 | 26 | 28 | 29 | 33 |
| | <i>Baseado na metodologia IATA ADRM (págs 194-199)</i> | | | | | | |
| a | Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica | % | 95% | 95% | 95% | 95% | 95% |
| b | Passageiros domésticos embarcando na hora-pico menos conexões | PHP | 1,193 | 1,708 | 1,787 | 1,858 | 1,867 |
| c | Percentual de passageiros usando quiosque de auto-atendimento | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| d | Passageiros domésticos classe econômica embarcando na hora-pico menos conexões (a * b * (1 - c)) | Pax | 907 | 1,298 | 1,358 | 1,412 | 1,419 |
| e | F1a (Curta distância ou longa distância) | F1a | Short Haul | Short Haul | Short Haul | Short Haul | Short Haul |
| f | F1b (Número de voos) | F1b | 4 + | 4 + | 4 + | 4 + | 4 + |
| g | F1 (30-min-pico no check-in para período de hora-pico) | F1 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 |
| h | F2a (Índice de ocupação médio antes e depois da hora-pico) | F2a | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% |
| i | F1a (Doméstico, curta distância ou longa distância) | F2b | Domestic | Domestic | Domestic | Domestic | Domestic |
| j | F2 (Demanda adicional gerada por voos partindo antes e depois do período da hora-pico) | F2 | 1.31 | 1.31 | 1.31 | 1.31 | 1.31 |
| k | 30-min-pico (d * g * j) | PHP | 356 | 510 | 534 | 555 | 558 |
| l | Tempo máximo de espera | min | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| m | Valor Intermediário IATA ADRM | S | 22.0 | 30.0 | 32.0 | 32.5 | 38.0 |
| n | Tempo médio de processamento | seq | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| o | Número exigido de balcões de check-in (m * n/120) | não | 17 | 23 | 24 | 24 | 29 |
| p | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| q | Número de balcões de check-in a ser fornecido. | não | 19 | 26 | 28 | 29 | 33 |
| r | Área por unidade (2.2 * 6 = 13.2 m ² excl. fila) | m ² | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 |
| s | Área total excl. fila (q * r) | m ² | 251 | 343 | 370 | 383 | 436 |
| t | Máximo de passageiros em fila (k * l/30 - q) | Pax | 100 | 145 | 150 | 156 | 153 |
| u | Área por passageiro | m ² /pax | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 |
| v | Área total de fila (t * u) | m ² | 130 | 189 | 195 | 203 | 199 |
| w | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| x | Área total incl. fila (r + u) * (1 + v) | m ² | 438 | 611 | 649 | 673 | 730 |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | | Histórico | Previsão | | | | |
|---|--|---------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-4 Check-in Doméstico Primeira Classe/Classe Executiva | | | | | | | | |
| Balcões de Check-in Doméstico Primeira Classe/Classe Executiva | | | m² | 81 | 121 | 122 | 124 | 138 |
| <i>Baseado na metodologia IATA ADRM (Pág 197)</i> | | | unidades | 4 | 6 | 6 | 6 | 7 |
| a | Tempo médio de processamento | seg | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | |
| b | Tempo máximo de espera | min | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | |
| c | Número de balcões de check-in a ser fornecido (Cl.Econômica * 0,2) | não | 4 | 6 | 6 | 6 | 7 | |
| d | Área por unidade (2,2x6=13,2m2 excl. fila) | m² | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | |
| e | Área total excl. fila (c * d) | m² | 53 | 79 | 79 | 79 | 92 | |
| f | Máximo de passageiros na fila | Pax | 14 | 20 | 21 | 22 | 21 | |
| g | Área por passageiro | m²/nax | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | |
| h | Área total de fila (f * g) | m² | 18 | 26 | 27 | 29 | 28 | |
| i | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| j | Área total incl. fila (e + h) * (1 + i) | m² | 81 | 121 | 122 | 124 | 138 | |
| A-5 Check-in Internacional Classe Econômica | | | | | | | | |
| Balcões de Check-in Internacional Classe Econômica | | | m² | 1741 | 2922 | 3526 | 3,758 | 3,920 |
| <i>Baseado na metodologia IATA ADRM (págs 194-199)</i> | | | unidades | 79 | 131 | 157 | 169 | 180 |
| a | Percentual de passageiros internacionais viajando em classe econômica | % | 88% | 88% | 88% | 88% | 88% | |
| b | Passageiros internacionais embarcando na hora-pico menos conexão | PHP | 2,097 | 3,606 | 4,400 | 4,605 | 4,626 | |
| c | Percentual de passageiros usando quiosques de auto-atendimentos | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| d | Passageiros internacionais classe econômica embarcando na hora-pico menos conexões (a * b * (1 - c)) | PHP | 1,845 | 3,174 | 3,872 | 4,052 | 4,071 | |
| e | F1a (Curta distância ou longa distância) | F1a | Short Haul | Short Haul | Short Haul | Short Haul | Short Haul | |
| f | F1b (Número de voos) | F1b | 4 + | 4 + | 4 + | 4 + | 4 + | |
| g | F1 (30-min-pico no check-in para período de hora-pico) | F1 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | |
| h | F2a (Índice de ocupação médio antes e depois da hora-pico) | F2a | 80% | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | |
| i | F1a (Doméstico, curta distância ou longa distância) | F2b | Long Haul | Long Haul | Long Haul | Long Haul | Long Haul | |
| j | F2 (Demanda adicional gerada por voos embarcando antes e depois do período da hora-pico) | F2 | 1.54 | 1.54 | 1.54 | 1.54 | 1.54 | |
| k | 30-min-pico (d * g * i) | Pax | 852 | 1,466 | 1,789 | 1,872 | 1,881 | |
| l | Tempo máximo de espera | min | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | |
| m | Valor Intermediário IATA ADRM | S | 50.0 | 84.0 | 100.0 | 108.0 | 115.0 | |
| n | Tempo médio de processamento | seg | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | |
| o | Número exigido de balcões de check-in (m * n/120) | não | 71 | 119 | 142 | 153 | 163 | |
| p | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| q | Número de balcões de check-in a ser fornecido. | não | 79 | 131 | 157 | 169 | 180 | |
| r | Área por unidade (2,2 * 6=13,2m2 excl. fila) | m² | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | |
| s | Área total excl. fila (q * r) | m² | 1,043 | 1,729 | 2,072 | 2,231 | 2,376 | |
| t | Máximo de passageiros em fila (k * l/30 - q) | Pax | 206 | 358 | 440 | 456 | 447 | |
| u | Área por passageiro | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| v | Área total de fila (t * u) | m² | 350 | 609 | 748 | 775 | 760 | |
| w | Fator de eficiência | % | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | |
| x | Área total incl. fila (r + u) * (1 + v) | m² | 1,741 | 2,922 | 3,526 | 3,758 | 3,920 | |
| A-6 Check-in Internacional Primeira Classe/Classe Executiva | | | | | | | | |
| Balcões de Check-in Internacional Primeira Classe/Classe Executiva | | | m² | 409 | 691 | 836 | 887 | 918 |
| <i>Baseado na metodologia IATA ADRM</i> | | | unidades | 16 | 26 | 31 | 34 | 36 |
| a | Tempo médio de processamento | seg | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | |
| b | Tempo máximo de espera | min | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | |
| c | Número de balcões de check-in a ser fornecido (Cl.Econômica * 0,2) | não | 16 | 26 | 31 | 34 | 36 | |
| d | Área por unidade (2,2*6=13,2m2 excl. fila) | m² | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | 13.2 | |
| e | Área total excl. fila (c * d) | m² | 209 | 346 | 415 | 447 | 476 | |
| f | Máximo de passageiros na fila | Pax | 86 | 150 | 183 | 191 | 190 | |
| g | Área por passageiro | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Área total de fila (f * g) | m² | 147 | 255 | 312 | 324 | 323 | |
| i | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| j | Área total incl. fila (e + h) * (1 + i) | m² | 409 | 691 | 836 | 887 | 918 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | | Dado de entrada para previsão | | | | |
|--|--|-------------------------------|--|--|--|--|
| | | Pressuposto | | | | |
| | | Célula de cálculo | | | | |
| | | Requisito Funcional | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

Dado de entrada para previsão

Pressuposto

Célula de cálculo

Requisito Funcional

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | |
|------|---|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| i | Número total de quiosques exigido $(f + g) * (1 + h)$ | unidades | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| j | Área por unidade incl. fila | m ² | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 |
| k | Área total incl. fila $(i * j)$ | m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | | Histórico | Previsão | | | | |
|---|---|----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-11 Despacho Internacional de Bagagem | | | m² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Balcões de Despacho Internacional de Bagagem | | | unidades | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| a | Percentual de passageiros usando check-in auto-atendimento | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| b | Passageiros internacionais embarcando na hora-pico menos conexões | PHP | 2,097 | 3,606 | 4,400 | 4,605 | 4,626 | |
| c | Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica | % | 88% | 88% | 88% | 88% | 88% | |
| d | Percentual de passageiros domésticos com bagagem | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| e | Número de pax hora-pico classe econômica usando despacho de bagagem (a * b * c * d) | pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| f | Tempo médio de processamento | seg | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |
| g | Número de balcões de despacho de bagagem classe econômica exigido (e * f/3600) | unidades | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| h | Número de balcões de despacho de bagagem de primeira classe/classe executiva exigidos (g * 0,2) | unidades | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| i | Área por unidade (2,2 * 6 = 12,2m² excl. fila) | m² | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | |
| j | Área total excl. fila ((g + h) * i) | m² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| k | Tempo máximo de espera - Pax classe econômica internacional | min | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | |
| l | Tempo máximo de espera - Pax em primeira classe e em classe executiva, internacional | min | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| m | Máximo de passageiros na fila | pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| n | Área por passageiro | m²/pax | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | |
| o | Área total de fila (m * n) | m² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| p | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| q | Área total incl. fila (j + o) * (1 + p) | m² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A-12 Segurança - Doméstico | | | m² | 878 | 1,317 | 1,317 | 1,405 | 1,493 |
| Processadores de Segurança Doméstico | | | unidades | 10 | 15 | 15 | 16 | 17 |
| Pax 10min-pico do check-In * Taxa de fluxo/10min-pico * tamanho da unidade incl. fila | | | | | | | | |
| a | Número de balcões de check-in domésticos classe econômica | unidades | 19 | 26 | 28 | 29 | 33 | |
| b | Tempo médio de processamento | seg | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | |
| c | Número de terminais de auto-atendimento de check-in doméstico classe econômica | unidades | 7 | 10 | 10 | 10 | 10 | |
| d | Tempo médio de processamento | seg | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | |
| e | Percentual de passageiros domésticos viajando em classe executiva | % | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | |
| f | 10-min-pico de demanda do check-in doméstico (a * 600/b + c * 600/d) * (1 + e) | Pax | 201 | 291 | 305 | 312 | 340 | |
| g | Tempo médio de processamento | min | 0,42 | 0,42 | 0,42 | 0,42 | 0,42 | |
| h | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| i | Total unidades (f * g/10) * (1 + h) | unidades | 10 | 15 | 15 | 16 | 17 | |
| j | Área por unidade (4,5 * 8 excl. fila) | m² | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | |
| k | Área total excl. fila (i * j) | m² | 560 | 840 | 840 | 896 | 952 | |
| l | Tempo máximo de espera | min | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | |
| m | Máximo de passageiros na fila (l * i / g) | Pax | 238 | 357 | 357 | 381 | 405 | |
| n | Área por passageiro | m²/nax | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | |
| o | Área de fila (m * n) | m² | 238 | 357 | 357 | 381 | 405 | |
| p | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| q | Área total incl. fila (k + o) * (1 + p) | m² | 878 | 1,317 | 1,317 | 1,405 | 1,493 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | |
|-------------|--|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-13 | Segurança - Área Administrativa - Doméstico | m² | 100 | 150 | 150 | 160 | 170 | |
| | <i>10m²/Balcão</i> | | | | | | | |
| a | Espaço back-office por processador | m ² | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | |
| b | Área back-office (número de unidades processadores * a) | m ² | 100 | 150 | 150 | 160 | 170 | |
| A-14 | Segurança - Internacional | m² | 1,522 | 2,451 | 2,959 | 3,128 | 3,381 | |
| | Processadores de Segurança Internacional | unidades | 18 | 29 | 35 | 37 | 40 | |
| | <i>Pax 10min-pico do check-In * Taxa de fluxo/10min-pico * tamanho da unidade incl. fila</i> | | | | | | | |
| a | Número de balcões de check-in internacional classe econômica | unidades | 79 | 131 | 157 | 169 | 180 | |
| b | Tempo médio de processamento | seg | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | |
| c | Número de terminais de auto-atendimento de check-in internacional classe econômica | unidades | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| d | Tempo médio de processamento | seg | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |
| e | Percentual de passageiros internacionais viajando em classe executiva | % | 12.0% | 12.0% | 12.0% | 12.0% | 12.0% | |
| f | 10-min-pico de demanda do check-in internacional (a * 600/b + c * 600/d) * (1 + e) | Pax | 312 | 518 | 621 | 668 | 712 | |
| g | Tempo médio de processamento | min | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 | |
| h | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| i | Total unidades (f * g/10) * (1 + h) | unidades | 18 | 29 | 35 | 37 | 40 | |
| j | Área por unidade (4,5 * 8 excl. fila) | m ² | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 | |
| k | Área total excl. fila (i * j) | m ² | 1,008 | 1,624 | 1,960 | 2,072 | 2,240 | |
| l | Tempo máximo de espera | min | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | |
| m | Máximo de passageiros na fila (l * i / g) | Pax | 375 | 604 | 729 | 771 | 833 | |
| n | Área por passageiro | m ² /nax | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| o | Área de fila (m * n) | m ² | 375 | 604 | 729 | 771 | 833 | |
| p | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| q | Área total incl. fila (k + o) * (1 + p) | m ² | 1,522 | 2,451 | 2,959 | 3,128 | 3,381 | |
| A-15 | Segurança - Área Administrativa - Internacional | m² | 180 | 290 | 350 | 370 | 400 | |
| | <i>10m²/Balcão</i> | | | | | | | |
| a | Espaço back-office por processador | m ² | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | |
| b | Área back-office (número de unidades processadores * a) | m ² | 180 | 290 | 350 | 370 | 400 | |
| A-16 | Emigração | m² | 624 | 1035 | 1240 | 1335 | 1422 | |
| | Balcões de Emigração - Embarques Internacionais | unidades | 43 | 71 | 86 | 92 | 98 | |
| | <i>Pax 10min-pico do check-In * Taxa de fluxo/10min-pico * tamanho da unidade incl. fila</i> | | | | | | | |
| a | Demanda em 10-min-pico do check-in internacional | Pax | 312 | 518 | 621 | 668 | 712 | |
| b | Tempo médio de processamento | min | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| c | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% | |
| d | Total unidades (a * b/10) * (1 + c) | unidades | 43 | 71 | 86 | 92 | 98 | |
| e | Área por unidade (4,5m * 2m excl. fila) | m ² | 9.0 | 9.0 | 9.0 | 9.0 | 9.0 | |
| f | Área total excl. fila (d * e) | m ² | 388 | 643 | 771 | 830 | 884 | |
| g | Tempo máximo de espera | min | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | |
| h | Máximo de passageiros na fila (g * d / b) | Pax | 180 | 298 | 357 | 384 | 409 | |
| i | Área por passageiro | m ² /nax | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| j | Área de fila (h * i) | m ² | 180 | 298 | 357 | 384 | 409 | |
| k | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| l | Área total incl. fila (f + j) * (1 + k) | m ² | 624 | 1,035 | 1,240 | 1,335 | 1,422 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | |
|-------------|---|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-17 | Área Administrativa - Emigração | m² | 215 | 357 | 428 | 461 | 491 | |
| | 5m ² /Mesa | | | | | | | |
| a | Espaço back-office por mesa | m ² | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| b | Área back-office (número de balcões * a) | m ² | 215 | 357 | 428 | 461 | 491 | |
| A-18 | Saquião Central de Embarque - Doméstico | m² | 1,949 | 2,895 | 3,139 | 3,268 | 3,284 | |
| | PHP * Área por pax * tempo de permanência + fator | | | | | | | |
| a | Passageiros domésticos embarcando na hora-pico | PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 | |
| b | Nível de Serviço | LoS | C | C | C | C | C | |
| c | Área por passageiro | m ² /nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| d | Tempo de permanência | min. | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | |
| e | Área (a * c * (d/60)) | m ² | 1,624 | 2,413 | 2,616 | 2,724 | 2,736 | |
| f | Fator de eficiência | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| g | Área total (d * (1 + e)) | m ² | 1,949 | 2,895 | 3,139 | 3,268 | 3,284 | |
| A-19 | Saquião Central de Embarque - Internacional | m² | 5,740 | 9,662 | 11,607 | 12,140 | 12,197 | |
| | PHP * Área por pax * tempo de permanência + fator | | | | | | | |
| a | Passageiros internacionais embarcando na hora-pico | PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 | |
| b | Nível de Serviço | LoS | C | C | C | C | C | |
| c | Área por passageiro | m ² /nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| d | Tempo de permanência | min. | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | |
| e | Área (a * c * (d/60)) | m ² | 4,783 | 8,052 | 9,672 | 10,116 | 10,164 | |
| f | Fator de eficiência | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| g | Área total (d * (1 + e)) | m ² | 5,740 | 9,662 | 11,607 | 12,140 | 12,197 | |
| A-20 | Saquiões dos Portões - Portões de Contato Domésticos | m² | 4,949 | 8,993 | 10,534 | 11,085 | 12,539 | |
| | Portões de Contato de Embarque Doméstico - Estações de Embarque Exigidas | unidades | 20 | 31 | 34 | 35 | 37 | |
| | QDE Posições de Estacionamento de Contato * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho do portão dedicado | | | | | | | |
| | Portões CÓDIGO C | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C | nº | 19 | 29 | 29 | 29 | 27 | |
| b | Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321) | Pax | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | |
| c | Índice de ocupação presumido | % | 67% | 83% | 83% | 84% | 84% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 128 | 157 | 158 | 159 | 159 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 102 | 125 | 126 | 127 | 127 | |
| g | Área por passageiro sentado | m ² /nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 26 | 31 | 32 | 32 | 32 | |
| j | Área por passageiro em pé | m ² /nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquiões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tamanho do saquião com portão aberto (f * g + i * j) * k | m ² | 163 | 201 | 202 | 203 | 203 | |
| i | Área total do saquião (a * l) | m ² | 3,105 | 5,822 | 5,858 | 5,893 | 5,486 | |
| m | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | |
| n | Tempo considerado de embarque | min | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | |
| o | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| p | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * o/n) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| q | Número de estações de embarque (a * p) | unidades | 19 | 29 | 29 | 29 | 27 | |
| r | Área considerada por pódio de estação de embarque | m ² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| s | Área exigida por estação de embarque (q * r) | m ² | 1,425 | 2,175 | 2,175 | 2,175 | 2,025 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | Histórico | Previsão | | | | | |
|---|---|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| Portões CÓDIGO E | | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E | nº | 1 | 2 | 5 | 6 | 10 | |
| b | Máximo de passageiros para aeronave Código E (A330-300 ou B777-300ER) | Pax | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| c | Índice de ocupação presumido | % | 67% | 83% | 83% | 84% | 84% | |
| d | Passageiros por aeronave voo doméstico Código E | Pax | 269 | 330 | 332 | 334 | 334 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 215 | 264 | 266 | 267 | 267 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 54 | 66 | 66 | 67 | 67 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tamainho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k | m² | 344 | 423 | 425 | 428 | 428 | |
| i | Área total do saquão (a * l) | m² | 344 | 845 | 2,126 | 2,567 | 4,278 | |
| m | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 85.0 | 85.0 | 85.0 | 85.0 | 85.0 | |
| n | Tempo considerado de embarque | min | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | |
| o | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| p | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * o/n) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| q | Número de estações de embarque (a * p) | unidades | 1 | 2 | 5 | 6 | 10 | |
| r | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| s | Área exigida por estação de embarque (q * r) | m² | 75 | 150 | 375 | 450 | 750 | |
| A-21 Saquão Doméstico - Espaço de Circulação | | | m² | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C | nº | 19 | 29 | 29 | 29 | 27 | |
| b | Envergadura máxima para aeronaves Código C | m | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | |
| c | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E | nº | 1 | 2 | 5 | 6 | 10 | |
| d | Envergadura máxima para aeronaves Código E | m | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | |
| e | Distância exigido entre pontas de asas | m | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 7.5 | |
| f | Fachada exigida do terminal (a * b + c * d) + e * (a + c) | m | 899 | 1,407 | 1,624 | 1,697 | 1,900 | |
| g | Comprimento da ala doméstica (f / 2) | m | 450 | 703 | 812 | 848 | 950 | |
| h | Largura da ala | m | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| i | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| j | Espaço total exigido para circulação na ala g * h * (1 + i) | m² | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 | |
| A-22 Saquões dos Portões - Portões de Contato Internacionais | | | m² | 8,141 | 13,479 | 19,133 | 21,797 | 21,249 |
| Portões de Contato de Embarque Internacional Exigidos - Estações de Embarque | | | unidades | 18 | 29 | 59 | 65 | 63 |
| QDE Posições de Estacionamento de Contato * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho do portão dedicado | | | | | | | | |
| Portões CÓDIGO C | | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C | nº | 3 | 10 | 11 | 9 | 7 | |
| b | Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321) | Pax | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | |
| c | Índice de ocupação presumido | % | 76% | 87% | 88% | 88% | 88% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 144 | 166 | 167 | 168 | 168 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 144 | 166 | 167 | 168 | 168 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k | m² | 196 | 226 | 227 | 229 | 229 | |
| i | Área total do saquão (a * l) | m² | 589 | 2,261 | 2,501 | 2,058 | 1,601 | |
| m | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | |
| n | Tempo considerado de embarque | min | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | |
| o | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| p | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * o/n) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| q | Número de estações de embarque (a * p) | unidades | 3 | 10 | 11 | 9 | 7 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

Dado de entrada para previsão

Pressuposto

Célula de cálculo

Requisito Funcional

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | |
|------|---|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| r | Área considerada por pódio de estação de embarque | m ² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 |
| s | Área exigida por estação de embarque (q * r) | m ² | 225 | 750 | 825 | 675 | 525 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | | Histórico | Previsão | | | | |
|---------------------------|--|----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| b Portões CÓDIGO E | | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional Código | nº | 15 | 19 | 20 | 20 | 20 | |
| b | Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER) | Pax | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| c | Índice de ocupação presumido | % | 76% | 87% | 88% | 88% | 88% | |
| d | Passageiros por aeronave Código E, voo internacional (b * c) | Pax | 304 | 350 | 352 | 354 | 354 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 304 | 350 | 352 | 354 | 354 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tamanho do saquão aberto (f * g + i * j) * k | m² | 413 | 476 | 479 | 481 | 481 | |
| i | Área total do saquão (a * l) | m² | 6,202 | 9,043 | 9,574 | 9,628 | 9,628 | |
| m | Tempo considerado de retorno de aeronaves | min | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| n | Tempo considerado de carregamento de aeronaves | min | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | |
| o | Tempo considerado de processamento de verificação de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| p | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * o/n) | unidades | 1.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | |
| q | Número de estações de embarque (a * p) | unidades | 15 | 19 | 40 | 40 | 40 | |
| r | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| s | Área exigida por estação de embarque (q * r) | m² | 1,125 | 1,425 | 3,000 | 3,000 | 3,000 | |
| c Portões CÓDIGO F | | | | | | | | |
| a | Demanda no posição de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional Código | nº | 0 | 0 | 4 | 8 | 8 | |
| b | Máximo de passageiros para aeronave Código F (A380-900) | Pax | 550 | 550 | 550 | 550 | 550 | |
| c | Índice de ocupação presumido | % | 76% | 87% | 88% | 87% | 88% | |
| d | Passageiros por aeronave Código F, voo internacional (b * c) | Pax | 418 | 481 | 484 | 481 | 487 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 418 | 481 | 484 | 481 | 487 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/bax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k | m² | 568 | 654 | 658 | 654 | 662 | |
| i | Área total do saquão (a * l) | m² | 0 | 0 | 2,633 | 5,236 | 5,296 | |
| m | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 90.0 | |
| n | Tempo considerado de embarque | min | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 | |
| o | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| p | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * o/n) | unidades | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | |
| q | Número de estações de embarque (a * p) | unidades | 0 | 0 | 8 | 16 | 16 | |
| r | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| s | Área exigida por estação de embarque (q * r) | m² | 0 | 0 | 600 | 1,200 | 1,200 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | | Histórico | Previsão | | | | |
|---|--|----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-23 Ala Internacional - Espaço de Circulação | | | m² | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C | nº | 3 | 10 | 11 | 9 | 7 | |
| b | Envergadura máxima para aeronaves Código C | m | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | |
| c | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E | nº | 15 | 19 | 20 | 20 | 20 | |
| d | Envergadura máxima para aeronaves Código E | m | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | |
| e | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional Código F | nº | 0 | 0 | 4 | 8 | 8 | |
| f | Máximo de passageiros para aeronave Código F | m | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | |
| g | Distância mínima entre pontas de asa | m | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 7.5 | |
| h | Fachada exigida do terminal (a * b + c * d + e * f) + g * (a + c + e) | m | 1,218 | 1,813 | 2,279 | 2,542 | 2,455 | |
| i | Comprimento da ala internacional (f / 2) | m | 609 | 906 | 1139 | 1271 | 1227 | |
| j | Largura da ala | m | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| k | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| l | Espaço total exigido para circulação na ala i * j * (1 + k) | m² | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 | |
| A-24 Saquões dos Portões - Portões de Ônibus Domésticos | | | m² | 3,096 | 4,686 | 5,133 | 5,580 | 5,730 |
| Portões de Ônibus do Embarque Doméstico Exigidos - Estações de Embarque | | | unidades | 23 | 32 | 33 | 35 | 34 |
| QDE Posições de Estacionamento Remotos * Pax max @70% @ %sentados * Tamanho do Portões CÓDIGO C | | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C | nº | 22 | 31 | 30 | 31 | 28 | |
| b | Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321) | Pax | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | |
| c | Índice de ocupação considerado | % | 67% | 83% | 83% | 84% | 84% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 128 | 157 | 158 | 159 | 159 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 102 | 125 | 126 | 127 | 127 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/pax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 26 | 31 | 32 | 32 | 32 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/pax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tempo de permanência médio | min | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | |
| m | Tamanho do saguão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60 | m² | 54 | 67 | 67 | 68 | 68 | |
| n | Área total do saguão (a * m) | m² | 1,198 | 2,075 | 2,020 | 2,100 | 1,897 | |
| o | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | |
| p | Tempo considerado de embarque | min | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | |
| q | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| r | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * p/o) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| s | Número de estações de embarque (a * r) | unidades | 22 | 31 | 30 | 31 | 28 | |
| t | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| u | Área exigida por estação de embarque (s * t) | m² | 1,650 | 2,325 | 2,250 | 2,325 | 2,100 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| | | | Histórico | Previsão | | | | |
|--|--|----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|
| Item | Descrição | Unidade | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| Portões CÓDIGO E | | | | | | | | |
| a | Demanda de posições de estacionamento remota para aeronaves domésticas Código E | nº | 1 | 1 | 3 | 4 | 6 | |
| b | Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER) | Pax | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| c | Índice de ocupação considerado | % | 67% | 83% | 83% | 84% | 84% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 269 | 330 | 332 | 334 | 334 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 215 | 264 | 266 | 267 | 267 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 54 | 66 | 66 | 67 | 67 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tempo de permanência médio | min | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | |
| m | Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60 | m² | 172 | 211 | 213 | 214 | 214 | |
| n | Área total do saquão (a * m) | m² | 172 | 211 | 638 | 856 | 1,283 | |
| o | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | 60.0 | |
| p | Tempo considerado de embarque | min | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 35.0 | |
| q | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| r | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * p/o) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| s | Número de estações de embarque (a * r) | unidades | 1 | 1 | 3 | 4 | 6 | |
| t | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| u | Área exigida por estação de embarque (s * t) | m² | 75 | 75 | 225 | 300 | 450 | |
| A-25 Saquões dos Portões - Portões de Ônibus Internacionais | | | m² | 1,659 | 2,424 | 2,631 | 2,491 | 2,904 |
| Portões de Ônibus do Embarque Internacional Exigidos - Estações de Embarque | | | unidades | 9 | 14 | 15 | 14 | 16 |
| QDE Posições de Estacionamento Remotos * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho do | | | | | | | | |
| Portões CÓDIGO C | | | | | | | | |
| a | Demanda na posição de estacionamento de contato para aeronaves internacionais Código C | nº | 3 | 7 | 7 | 6 | 6 | |
| b | Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321) | Pax | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | |
| c | Índice de ocupação considerado | % | 76% | 76% | 76% | 76% | 76% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 137 | 137 | 137 | 137 | 137 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 137 | 137 | 137 | 137 | 137 | |
| g | Área por passageiro sentado | m²/nax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| j | Área por passageiro em pé | m²/nax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tempo de permanência médio | min | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | |
| m | Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60 | m² | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | |
| n | Área total do saquão (a * m) | m² | 419 | 977 | 977 | 837 | 837 | |
| o | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 | |
| p | Tempo considerado de embarque | min | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | |
| q | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| r | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * p/o) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| s | Número de estações de embarque (a * r) | unidades | 3 | 7 | 7 | 6 | 6 | |
| t | Área considerada por pódio de estação de embarque | m² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| u | Área exigida por estação de embarque (s * t) | m² | 225 | 525 | 525 | 450 | 450 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | |
|------|--|---------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| a | Portões CÓDIGO E | | | | | | | |
| a | Demanda na posição de estacionamento de contato para aeronaves internacionais Código C | nº | 6 | 7 | 8 | 8 | 10 | |
| b | Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER) | Pax | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| c | Índice de ocupação considerado | % | 76% | 76% | 76% | 76% | 76% | |
| d | Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c) | Pax | 304 | 304 | 304 | 304 | 304 | |
| e | Percentual considerado de passageiros sentados | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |
| f | Passageiros sentados (d * e) | Pax | 304 | 304 | 304 | 304 | 304 | |
| g | Área por passageiro sentado | m ² /pax | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | |
| h | Percentual considerado de passageiros em pé | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| i | Passageiros em pé (d * h) | Pax | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| j | Área por passageiro em pé | m ² /pax | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| k | Eficiência adquirida por saquões abertos | % | 80% | 80% | 80% | 80% | 80% | |
| l | Tempo de permanência médio | min | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | |
| m | Tamanho do saguão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60 | m ² | 207 | 207 | 207 | 207 | 207 | |
| n | Área total do saguão (a * m) | m ² | 1,240 | 1,447 | 1,654 | 1,654 | 2,067 | |
| o | Tempo médio de turnaround de aeronaves | min | 70.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 | |
| p | Tempo considerado de embarque | min | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40.0 | |
| q | Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque | min | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | |
| r | Número de estações de embarque por portão exigido para processar pax (d * p/o) | unidades | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | |
| s | Número de estações de embarque (a * r) | unidades | 6 | 7 | 8 | 8 | 10 | |
| t | Área considerada por pódio de estação de embarque | m ² | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | 75.0 | |
| u | Área exigida por estação de embarque (s * t) | m ² | 450 | 525 | 600 | 600 | 750 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | |
|-------------|---|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| A-26 | Áreas Operacionais de Triagem de Bagagem Embarcada | m² | 29,210 | 38,475 | 44,451 | 47,424 | 47,424 | |
| | Esteiras de triagem | unidades | 11 | 14 | 16 | 17 | 17 | |
| | <i>PHP * bag/pax / Taxa de fluxo * tamanho da unidade incl. circulação</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros domésticos embarcando na hora-pico | PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 | |
| b | Bagagens por pax doméstico | Bagagens | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | |
| c | Passageiros internacionais embarcando na hora-pico | PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 | |
| d | Bagagens por pax internacional | Bagagens | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | |
| e | Total de bagagens por hora (a * b + c * d) | Bagagens | 5,749 | 9,375 | 10,996 | 11,490 | 11,544 | |
| f | Média de assentos / MTA doméstico | | 150 | 167 | 177 | 182 | 182 | |
| g | Índice de ocupação médio para MTAs domésticos | | 67% | 83% | 83% | 84% | 84% | |
| h | Média de Pax / MTA doméstico | Pax / MTA | 101 | 138 | 147 | 152 | 152 | |
| i | Número total de voos domésticos em uma hora-pico (a / f) | MTAs | 19 | 21 | 21 | 22 | 22 | |
| j | Média de assentos / MTA internacional | | 216 | 238 | 270 | 277 | 277 | |
| k | Índice de ocupação médio para MTAs internacionais | | 76% | 87% | 88% | 88% | 88% | |
| l | Média de Pax / MTA internacional | Pax / MTA | 175 | 175 | 175 | 173 | 175 | |
| m | Número total de voos internacionais em uma hora-pico (c / h) | MTAs | 17 | 28 | 33 | 35 | 35 | |
| n | Fator de surto para voos domésticos para 3 horas-pico doméstico | % | 150% | 150% | 150% | 150% | 150% | |
| o | Número de voos domésticos em 3 horas-pico (g * j) | MTAs | 29 | 32 | 32 | 33 | 33 | |
| p | Fator de surto para voos internacionais para 3 horas-pico internacional | % | 110% | 110% | 110% | 110% | 110% | |
| q | Número de voos internacionais em 3 horas-pico (i * l) | MTAs | 19 | 31 | 37 | 39 | 39 | |
| r | Número de voos por esteira de triagem doméstica em um período de três horas | MTAs | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 7.0 | |
| s | Número de esteiras domésticas exigido (n / k) | unidades | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | |
| t | Número de voos por esteira de triagem internacional em um período de três horas | MTAs | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 3.5 | |
| u | Número de esteiras domésticas exigido (m / p) | unidades | 6 | 9 | 11 | 12 | 12 | |
| v | Area por esteira de triagem doméstica | m ² | 1,280 | 1,280 | 1,280 | 1,280 | 1,280 | |
| w | Area total para esteiras de triagem domésticas incl. circulação (o * r) | m ² | 6,400 | 6,400 | 6,400 | 6,400 | 6,400 | |
| x | Area por esteira de triagem internacional | m ² | 1,920 | 1,920 | 1,920 | 1,920 | 1,920 | |
| y | Area total para esteiras de triagem internacional incl. circulação (q * t) | m ² | 11,520 | 17,280 | 21,120 | 23,040 | 23,040 | |
| z | Total de esteiras de triagem (o + q) | unidades | 11 | 14 | 16 | 17 | 17 | |
| aa | Número de corredores de circulação | unidades | 12 | 15 | 17 | 18 | 18 | |
| bb | Area de circulação por corredor | unidades | 416 | 416 | 416 | 416 | 416 | |
| cc | Area total de circulação (w * x) | m ² | 4,992 | 6,240 | 7,072 | 7,488 | 7,488 | |
| dd | Número de carrinhos necessários por voo doméstico | unidades | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| ee | Número de carrinhos necessários por voo internacional | unidades | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | |
| ff | Número total de carrinhos exigido para lidar com pico de 3 horas | unidades | 227 | 343 | 393 | 416 | 416 | |
| gg | Percentual de carrinhos a serem estacionados na esteira | % | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | |
| hh | Area de estacionamento por carrinho | m ² | 12.3 | 12.3 | 12.3 | 12.3 | 12.3 | |
| ii | Area total de estacionamento de carrinhos (bb * cc * dd) | m ² | 1,396 | 2,109 | 2,417 | 2,558 | 2,558 | |
| jj | Area total (s + u + y + ee) | m ² | 24,308 | 32,029 | 37,009 | 39,486 | 39,486 | |
| kk | Fator de eficiência | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | |
| ll | Area total | m ² | 29,170 | 38,435 | 44,411 | 47,384 | 47,384 | |
| mm | Número de posições de triagem OGG | posições | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| nn | Área de descarregamento de esteiras OGG | m ² | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | |

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

Dado de entrada para previsão

Pressuposto

Celula de calculo

Requisito Funcional

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | |
|---------------------------|---|------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| A-27 | Áreas Administrativas de Triagem de Bagagem Embarcada | m² | 110 | 140 | 160 | 170 | 170 |
| | 10m² /Posição | | | | | | |
| a | Espaço back-office por esteira de triagem | m² | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| b | Área de back-office (número de esteiras * a) | m² | 110 | 140 | 160 | 170 | 170 |
| A-28 | Raio-X em linha (Pós Check-in) | m² | 1,680 | 2,640 | 3,120 | 3,240 | 3,240 |
| | Posições de Triagem - Raio-X em linha | unidades | 14 | 22 | 26 | 27 | 27 |
| | PHP * bag/pax / Taxa de fluxo + fator eff * tamanho da unidade incl. circulação | | | | | | |
| a | Passageiros domésticos embarcando na hora-pico | PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 |
| b | Bagagens por pax doméstico | Bagagens | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 |
| c | Passageiros internacionais embarcando na hora-pico | PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 |
| d | Bagagens por pax internacional | Bagagens | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 |
| e | Total de bagagens por hora (a * b + c * d) | Bagagens | 5,749 | 9,375 | 10,996 | 11,490 | 11,544 |
| f | Capacidade da unidade | bagagens/unidade | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| g | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| h | Total de unidades de raio-x em linha (e / f)*(1 + g) | unidades | 14 | 22 | 26 | 27 | 27 |
| i | Área por unidade (incl. fila) | m² | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| j | Área total operacional incl. circulação (h * i) | m² | 1,680 | 2,640 | 3,120 | 3,240 | 3,240 |
| A-29 | Raio-X em linha - Áreas Administrativas de Bagagem | m² | 140 | 220 | 260 | 270 | 270 |
| | 10m² /Posição | | | | | | |
| a | Espaço back-office por unidade | m² | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| b | Área de back-office (número de unidades * a) | m² | 140 | 220 | 260 | 270 | 270 |
| Área Total para Embarques | | m² | 82.872 | 124.365 | 148.563 | 159.300 | 162.508 |

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" itens 5.3
Da guia "Dados de Entrada" itens 5.9
Objetivo mínimo do projeto recomendado pela IATA (Fonte: ADRM, Pág 180)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.1
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.1
Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema

Pressuposto LeighFisher
Pressuposto LeighFisher
Derivada do número de escritórios e permissão de espaço
Pressuposto LeighFisher
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.1
Derivada do número de pax e permissão de espaço por pax
Pressuposto LeighFisher
Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema

Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1

Valor calculado.

Baseado no tráfego e na IATA ADRM
Pressuposto LeighFisher
Baseado no tráfego e na IATA ADRM - Tabela 1 - F1, Pág 194
Pressuposto LeighFisher
Baseado no tráfego e na IATA ADRM
Considerando índice de ocupação médio de 80% na hora antes/depois do período da hora-pico em %
PHP (ADRM Pág 195, Tabela 2 - F2)
Valor calculado a partir de fórmula da IATA.
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.1
De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195. **A ser atualizado usando gráfico IATA se a utilização de CUSS for modificada.**

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.3
Considera uso compartilhado e é derivado baseado no método IATA, IATA ADRM, Pág 196
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Quantidade calculada de balcões de check-in incluindo ineficiência do sistema
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
30-min-pico no check-in
Da guia "Taxas de Processamentos", item 5.2
Área calculada de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema

Fontes / Comentários

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.4
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.3
Calculado e baseado em balcões cl. econômica por 0,2 pela metodologia ADRM, Pág 199
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixado do item c
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.3
Área calculada incluindo área de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
Da guia "Dados de Entrada" item 5.2
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.2

Calculado dos dados previstos

Baseado no tráfego e na IATA ADRM
Pressuposto LeighFisher
Baseado no tráfego e na IATA ADRM - Tabela 1, Pág 194
Pressuposto LeighFisher
Baseado no tráfego e na IATA ADRM
De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195

Valor calculado a partir de fórmula da IATA
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.4
De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195. **A ser atualizado usando gráfico IATA se a utilização de CUSS for modificada.**
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.5
Calculado baseado no método IATA, IATA ADRM, Pág 196
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Quantidade calculada de balcões de check-in incluindo ineficiência do sistema
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixo do item m
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.4
Calculado incluindo área de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.6
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.5
Calculado e baseado em balcões cl. econômica por 0,2 pela metodologia ADRM, Pág 197
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixado do item c
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.5
Calculado incluindo área de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Fontes / Comentários

Pressuposto LeighFisher
Área calculada considerando o número total de balcões de check-in em todas as classes

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1
Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
Da guia "Dados de Entrada" item 2.4

Calculado de pressupostos de percentuais de auto-atendimento
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.7
Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico

Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número calculado baseado na utilização do auto-atendimento
Área considerada por unidade incl. fila
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1
Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.1

Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.9
Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico

Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.2
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.3
Calculados dos tempos máximos de espera e de processamento
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.2
Calculado incluindo área de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.2
Da guia "Dados de Entrada" item 5.2
Da guia "Dados de Entrada" item 2.5

Calculado de pressupostos de percentuais de auto-atendimento
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.8
Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico

Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema

Fontes / Comentários

Número calculado baseado na utilização do auto-atendimento
Área considerada por unidade incl. fila
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Fontes / Comentários

Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.2
Da guia "Dados de Entrada" item 5.2
Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.2

Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.10
Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico

Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo área de fila
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.4

Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.5
Calculados dos tempos máximos de espera e de processamento
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.4
Calculado incluindo área de fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Por cálculos anteriores para a função A-3
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.3
Por cálculos anteriores para a função A-8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.7
Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 200)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.11
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número de unidades calculado considerando ineficiências
Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal, sistema EDS, máquina de controle (screening)
Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.6
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.6
Área calculada para fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Fontes / Comentários

Área considerada de 10m² por espaço back-office
Número de balcões de A-12 por espaço por processador

Por cálculos anteriores para a função A-5
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.5
Por cálculos anteriores para a função A-10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.7
Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 200)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.12
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número de unidades calculado considerando ineficiências
Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal,
sistema EDS, máquina de controle (screening)
Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.7
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.6
Área calculada para fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Área considerada de 10m² por espaço back-office
Número de balcões da função A-14 por espaço por balcão

Por cálculos anteriores para a função A-14
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.13
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número de unidades calculado considerando ineficiências
Área considerada de 4,5m por 2m
Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.8
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.6
Área calculada para fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Fontes / Comentários

Área considerada de 5m² por espaço back-office
Número de balcões da função A-16 por espaço por balcão

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
Definição Padrão LoS IATA
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.9
Área calculada com base nos passageiros, LoS e Tempo de permanência
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
Definição Padrão LoS IATA
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.10
Área calculada com base nos passageiros, LoS e Tempo de permanência
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da aeronave
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
Pressuposto
Calculado a partir do número de portões e envergadura das aeronaves típicas utilizando portões
Considera que a ala está com carga dobrada
Pressuposto para porção de circulação da ala
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Valor calculado com base no número de portões

Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões

Fontes / Comentários

Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da aeronave
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da aeronave
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
Pressuposto
Calculado a partir do número de portões e envergadura das aeronaves típicas utilizando portões
Considera que a ala está com carga dobrada
Pressuposto para porção de circulação da ala
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Valor calculado com base no número de portões

Da guia "Dados de Entrada" item 6.3
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Pressuposto LeighFisher
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço

Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 6.3
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Pressuposto LeighFisher
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Da guia "Dados de Entrada" item 6.4
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Pressuposto LeighFisher
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 6.4
Do Manual Técnico da Aeronave
Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
Pressuposto LeighFisher
Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de espaço
Tempo considerado de retorno de aeronaves
Tempo considerado de carregamento de aeronaves
Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
Valor calculado com base no número de portões
Área considerada exigida por pódio de portão
Valor calculado com base no número de pódios de portões

Fontes / Comentários

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
 Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.1
 Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
 Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.2
 Número de bagagens calculado a ser triado
 Da guia "Dados de Entrada" item 1.6
 Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
 Calculado com base na média de assentos e índice de ocupação para MTAs domésticos
 Número calculado de MTAs domésticos
 Da guia "Dados de Entrada" item 1.7
 Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
 Calculado com base na média de assentos e índice de ocupação para MTAs internacionais
 Número calculado de MTAs internacionais
 Pressuposto LeighFisher
 Número calculado baseado no aumento
 Pressuposto LeighFisher
 Número calculado baseado no aumento
 Pressuposto LeighFisher
 Número calculado de esteiras
 Pressuposto LeighFisher
 Número calculado de esteiras
 Considerando 80m de comprimento de apresentação
 Área calculada
 Considerando 120m de comprimento de apresentação
 Área calculada
 Somatória calculada
 Número calculado
 Considerando (36+8+8)m por comprimento de corredor x 8m largura
 Área calculada
 Pressuposto LeighFisher
 Pressuposto LeighFisher
 Exigência derivada
 Pressuposto LeighFisher
 Pressuposto LeighFisher
 Área calculada
 Área calculada
 LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
 Área derivada considerando o fator de eficiência
 Considera-se duas esteiras, uma para voos internacionais e uma para domésticos
 Considera uma esteira de 5m para descarregamento e um espaço de 4m de largura para o descarregamento, incluindo a esteira

Fontes / Comentários

Área considerada de 10m² por espaço back-office
Número de balcões da função A-26 por espaço por esteira de triagem

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.1
Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.2
Número de bagagens calculado a ser controlado
Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.6
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Unidades calculadas considerando ineficiências do sistema
Estimativa LeighFisher baseada em consulta a especialista em bagagens
Área calculada incluindo circulação

Área considerada de 10m² por espaço back-office
Número de unidades da função A-28 por espaço por unidade

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | |
|------------|--|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| B-1 | Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Internacional | m² | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 |
| | <i>Comprimento exigido da ala * largura + % fator</i> | | | | | | |
| a | Comprimento da ala internacional | m | 609 | 906 | 1,139 | 1,271 | 1,227 |
| b | Largura de circulação | m | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| c | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| d | Área total a * b * (1 + c) | m ² | 8,039 | 11,963 | 15,038 | 16,774 | 16,200 |
| B-2 | Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Doméstico | m² | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 |
| | <i>Comprimento exigido da ala * largura + % fator</i> | | | | | | |
| a | Comprimento da ala doméstica | m | 450 | 703 | 812 | 848 | 950 |
| b | Largura de circulação | m | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| c | Fator de eficiência | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| d | Área total a * b * (1 + c) | m ² | 5,933 | 9,283 | 10,718 | 11,197 | 12,537 |
| B-3 | Segurança de Conexão - Doméstico para Internacional | m² | 369 | 553 | 553 | 645 | 645 |
| | Segurança de Conexão - Doméstico para Internacional | unidades | 4 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| | <i>Pax pico * Taxa de fluxo/pico * tamanho da unidade incl. fila</i> | | | | | | |
| a | Passageiros em trânsito hora-pico - Doméstico para Internacional | PHP | 389 | 578 | 627 | 653 | 656 |
| b | Tempo médio de processamento | min | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 |
| c | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| d | Total unidades (a * b / 60) * (1 + c) | unidades | 4 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| e | Área por unidade (36m2 excl. fila) | m ² | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 |
| f | Área total excl. fila (d * e) | m ² | 224 | 336 | 336 | 392 | 392 |
| g | Tempo máximo de espera | min | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| h | Máximo de passageiros na fila (g * d / b) | Pax | 83 | 125 | 125 | 146 | 146 |
| i | Área por passageiro | m ² | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| j | Área total de fila (h * i) | m ² /max | 83 | 125 | 125 | 146 | 146 |
| k | Área total (f + j) | m ² | 307 | 461 | 461 | 538 | 538 |
| l | Fator de flexibilidade | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m | Área total k * (1 + l) | m ² | 369 | 553 | 553 | 645 | 645 |
| B-4 | Área Administrativa Segurança de Conexão Doméstico-Internacional | m² | 24 | 36 | 36 | 42 | 42 |
| | <i>5m² /Balcão</i> | | | | | | |
| a | Espaço back-office por balcão | m ² | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| b | Área de back-office (balcão * a) | m ² | 20 | 30 | 30 | 35 | 35 |
| c | Fator de flexibilidade | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| d | Área total b * (1 + c) | m ² | 24 | 36 | 36 | 42 | 42 |
| B-5 | Emigração - Doméstico para Internacional | m² | 79 | 117 | 127 | 132 | 132 |
| | Balcões de Emigração - Embarques Internacionais | unidades | 3 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| | <i>Pax pico * Taxa de fluxo (em min)/60min * tamanho da unidade incl. fila</i> | | | | | | |
| a | Passageiros em trânsito hora-pico - Doméstico para Internacional | Pax | 389 | 578 | 627 | 653 | 656 |
| b | Tempo médio de processamento | min | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 |
| c | Fator de eficiência | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| d | Total unidades (a * b / 60) * (1 + c) | unidades | 3 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| e | Área por unidade (4,5m * 2m excl. fila) | m ² | 9.0 | 9.0 | 9.0 | 9.0 | 9.0 |
| f | Área total excl. fila (d * e) | m ² | 29 | 44 | 47 | 49 | 50 |
| g | Tempo máximo de espera | min | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| h | Máximo de passageiros na fila (g * d / b) | Pax | 39 | 58 | 63 | 65 | 66 |
| i | Área por passageiro | m ² /max | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| j | Área de fila (h * i) | m ² | 39 | 58 | 63 | 65 | 66 |
| k | Fator de eficiência | % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| l | Área total incl. fila (f + j) * (1 + k) | m ² | 79 | 117 | 127 | 132 | 132 |
| B-6 | Área Administrativa Emigração - Doméstico para Internacional | m² | 16 | 24 | 26 | 27 | 28 |
| | <i>5m² /Mesa</i> | | | | | | |
| a | Espaço back-office por unidade | m ² | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| b | Área de back-office (número de unidades * a) | m ² | 16 | 24 | 26 | 27 | 28 |

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

B-7 Segurança de Conexão - Internacional para Internacional

Processadores de Segurança Internacional

*Pax pico * Taxa de fluxo/pico * tamanho da unidade incl. fila*

- a Passageiros em trânsito hora-pico - Internacional para Internacional
- b Tempo médio de processamento
- c Fator de eficiência
- d Total unidades (a * b / 60) * (1+ c)
- e Área por unidade (4,5m * 8m excl. fila)
- f Área total excl. fila (d * e)
- g Tempo máximo de espera
- h Máximo de passageiros na fila (g * d / b)
- i Área por passageiro
- j Área total de fila (h * i)
- k Área total (f + j)
- l Fator de flexibilidade
- m Área total k * (1 + l)

| | Histórico Atuais | Previsão | | | |
|---------------------|---------------------|----------|---------|---------|---------|
| | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m ² | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |
| unidades | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| PHP | 328 | 552 | 663 | 693 | 696 |
| min | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 |
| % | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| unidades | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| m ² | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 |
| m ² | 224 | 336 | 392 | 392 | 392 |
| min | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| Pax | 83 | 125 | 146 | 146 | 146 |
| m ² | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| m ² /dax | 83 | 125 | 146 | 146 | 146 |
| m ² | 307 | 461 | 538 | 538 | 538 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m ² | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |

B-8 Área Administrativa Segurança de Conexão Internacional-Internacional

5m² /Balcão

- a Espaço back-office por balcão
- b Área de back-office (balcão * a)
- c Fator de flexibilidade
- d Área total b * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| m ² | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |
| m ² | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| m ² | 20 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m ² | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |

B-9 Área Operacional - Imigração

Balcões de Desembarque Internacional - Imigração

*PHP / Taxa de fluxo + 10% fator * tamanho da unidade incl. fila*

- a Passageiros de desembarque internacional hora-pico - excl. conexão internacional para
- b Tempo médio de processamento
- c Fator de eficiência
- d Total unidades (a * b / 60) * (1+ c)
- e Área por unidade (excl. fila)
- f Área total excl. fila (d * e)
- g Tempo máximo de espera
- h Máximo de passageiros na fila (g * d / b)
- i Área por passageiro
- j Área total de fila (h * i)
- k Área total (f + j)

| | | | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| m ² | 525 | 870 | 1,035 | 1,095 | 1,095 |
| unidades | 35 | 58 | 69 | 73 | 73 |
| PHP | 1,857 | 3,126 | 3,755 | 3,928 | 3,946 |
| min | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| unidades | 35 | 58 | 69 | 73 | 73 |
| m ² | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 |
| m ² | 280 | 464 | 552 | 584 | 584 |
| min | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| Pax | 245 | 406 | 483 | 511 | 511 |
| m ² /dax | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| m ² | 245 | 406 | 483 | 511 | 511 |
| m ² | 525 | 870 | 1,035 | 1,095 | 1,095 |

B-10 Área Administrativa - Imigração

5m² /Balcão

- a Espaço back-office por balcão
- b Área de back-office (balcão * a)

| | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| m ² | 175 | 290 | 345 | 365 | 365 |
| m ² | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| m ² | 175 | 290 | 345 | 365 | 365 |

B-11 Área Operacional - Alfândega

Área baseada no T3 35mmpa T3 em Nova Deli e pró-rata para cima/baixo baseado no tráfego

- a Tráfego total do terminal (anual)
- b Área -- aferida pelo T3 IGIA Nova Deli (1.000 * a / 35)

| | | | | | |
|----------------|------|-------|-------|-------|-------|
| m ² | 27 | 44 | 51 | 54 | 54 |
| mmpa | 26.8 | 44.4 | 51.2 | 53.7 | 54.0 |
| m ² | 765 | 1,270 | 1,463 | 1,534 | 1,542 |

B-12 Área Administrativa - Alfândega

25% de Área Operacional - Alfândega

- a Espaço de back-office por m² operacional
- b Área de back-office

| | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| m ² | 7 | 11 | 13 | 13 | 13 |
| m ² | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 |
| m ² | 7 | 11 | 13 | 13 | 13 |

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

B-13 Esteiras de Restituição de Bagagem - Doméstico

Esteiras de Restituição de Bagagem - Doméstico - Fuselagem Estreita (75m)

Esteiras de Restituição de Bagagem - Doméstico - Fuselagem Larga (90m)

Esteiras de Restituição de Bagagem OOG

ADRM, Pág 209

(PHP * 90% proporção NB * 15 min. Tempo de ocupação NB) / (60 * 100 pax por voo NB) *

788m² tamanho da unidade + (PHP * 10% proporção WB * 30 min. Ocupação WB) / (90 * 320

pax por voo WB) * 945m² tamanho da unidade

| | | |
|---|---|-----|
| a | Passageiros de desembarque doméstico hora-pico - excl. conexão | PHP |
| b | Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem estreita | % |
| c | Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem larga | % |
| d | Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem estreita | min |
| e | Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem larga | min |
| f | Número médio de pax por fuselagem estreita | pax |
| g | Número médio de pax por fuselagem larga | pax |

Fuselagens Estreitas (considerando-se 75m comprimento de esteira e 2 voos NB por esteira de 75m)

| | | |
|---|---|----------------|
| h | Esteiras consideradas NB (a*b*d)/(60*f)/2 | nº |
| i | Fator de eficiência | % |
| j | Total de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita h * (1 + i) | nº |
| k | Tamanho da unidade incl. fila (esteira 75m x 5m x 3m incluindo área da esteira) | m ² |
| l | Área total (j * k) | m ² |

Fuselagem Larga (considerando 90m de comprimento de esteira)

| | | |
|---|---|----------------|
| m | Esteiras de Restituição de bagagem WB (a*c*e)/(60*g) | nº |
| n | Fator de eficiência | % |
| o | Total esteiras fuselagem larga m * (1 + n) | nº |
| p | Tamanho da unidade incl. fila (90m x 5m x 3m incluindo área da esteira) | m ² |
| q | Área total (o * p) | m ² |

Bagagem de grandes dimensões

| | | |
|---|---|----------------|
| r | Esteiras de Restituição de bagagem de grandes dimensões | nº |
| s | Tamanho da unidade incl. filas e raio-x por esteira | m ² |
| t | Área total (r * s) | m ² |
| u | Área total (l + q + t) | m ² |
| v | Total de esteiras | nº |

| | Histórico Atuais | Previsão | | | | |
|----------------|---------------------|----------|---------|---------|---------|-------|
| | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos | |
| m ² | 7,230 | 8,355 | 8,355 | 8,355 | 8,355 | 8,355 |
| unidades | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| unidades | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| unidades | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

| | | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1,817 | 2,699 | 2,926 | 3,047 | 3,061 |
| % | 97% | 97% | 91% | 89% | 82% |
| % | 3% | 3% | 9% | 11% | 18% |
| min | 15.0 | 15.0 | 15.0 | 15.0 | 15.0 |
| min | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 |
| pax | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| pax | 320 | 320 | 320 | 320 | 320 |

| | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| % | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| nº | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| m ² | 1,125 | 1,125 | 1,125 | 1,125 | 1,125 |
| m ² | 4,500 | 5,625 | 5,625 | 5,625 | 5,625 |

| | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| % | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| nº | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| m ² | 1,350 | 1,350 | 1,350 | 1,350 | 1,350 |
| m ² | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 |

| | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| m ² | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| m ² | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| m ² | 7,230 | 8,355 | 8,355 | 8,355 | 8,355 |
| nº | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 |

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

B-14 Esteiras de Restituição de Bagagem - Internacional

Esteiras de Restituição de Bagagem - Internacional - Fuselagem Estreita (75m)
Esteiras de Restituição de Bagagem - Internacional - Fuselagem Larga (90m)
Esteiras de Restituição de Bagagem - Internacional - OOG
 $(PHP * 90\% \text{ proporção NB} * 15 \text{ min. Tempo de ocupação NB}) / (60 * 100 \text{ pax por voo NB}) * 788m^2 \text{ tamanho da unidade} + (PHP * 10\% \text{ proporção WB} * 30 \text{ min. Ocupação WB}) / (90 * 320 \text{ pax por voo WB}) * 945m^2 \text{ tamanho da unidade}$

- a Passageiros de desembarque internacional hora-pico - excl. conexão internacional para
- b Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem estreita
- c Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem larga
- d Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem estreita
- e Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem larga
- f Número médio de pax por fuselagem estreita
- g Número médio de pax por fuselagem larga

Fuselagens Estreitas (considerando-se 75m comprimento de esteira e 2 voos NB por

- h Esteiras consideradas NB $(a*b*d)/(60*f)/2$
- i Fator de eficiência
- j Total de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita $h * (1 + i)$
- k Tamanho da unidade incl. fila (esteira 75m x 5m x 3m incluindo área da esteira)
- l Área total $(j * k)$

Fuselagem Larga (considerando 90m de comprimento de esteira)

- m Esteiras de Restituição de bagagem WB $(a*c*e)/(60*g)$
- n Fator de eficiência
- o Total esteiras fuselagem larga $m * (1 + n)$
- p Tamanho da unidade incl. fila (90m x 5m x 3m incluindo área da esteira)
- q Área total $(o * p)$

Bagagem de Grandes Dimensões

- r Esteiras de Restituição de bagagem de grandes dimensões
- s Tamanho da unidade incl. fila
- t Área total $(r * s)$
- u Área total $(l + q + t)$
- v Total de esteiras

B-15 Área de Carrinhos de Bagagem

Esteiras de Restituição de Bagagem NB * 100m2 unidade de armazenamento + Esteiras de

- a Esteiras de Restituição de Bagagem NB
- b Unidade de Armazenamento de Carrinhos
- c Esteiras de Restituição de Bagagem WB
- d Unidade de Armazenamento de Carrinhos
- e Área total $(a * b + c * d)$

| | Histórico Atuais | Previsão | | | |
|----------------|---------------------|----------|---------|---------|---------|
| | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m ² | 9,030 | 11,505 | 14,205 | 15,555 | 15,555 |
| unidades | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| unidades | 5 | 6 | 8 | 9 | 9 |
| unidades | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| PHP | 1,857 | 3,126 | 3,755 | 3,928 | 3,946 |
| % | 17% | 34% | 30% | 24% | 20% |
| % | 83% | 66% | 70% | 76% | 80% |
| min | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 |
| min | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 | 45.0 |
| Pax | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Pax | 320 | 320 | 320 | 320 | 320 |
| nº | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| nº | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| m ² | 1,125 | 1,125 | 1,125 | 1,125 | 1,125 |
| m ² | 2,250 | 3,375 | 3,375 | 3,375 | 3,375 |
| nº | 4 | 5 | 7 | 8 | 8 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| nº | 5 | 6 | 8 | 9 | 9 |
| m ² | 1,350 | 1,350 | 1,350 | 1,350 | 1,350 |
| m ² | 6,750 | 8,100 | 10,800 | 12,150 | 12,150 |
| nº | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| m ² | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| m ² | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| m ² | 9,030 | 11,505 | 14,205 | 15,555 | 15,555 |
| nº | 8 | 10 | 12 | 13 | 13 |
| m ² | 1,650 | 2,000 | 2,300 | 2,450 | 2,450 |
| nº | 6 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| m ² | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| nº | 7 | 8 | 10 | 11 | 11 |
| m ² | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| m ² | 1,650 | 2,000 | 2,300 | 2,450 | 2,450 |

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

B-16 Área de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico

*Pax pico * Taxa de fluxo/60min * tamanho da unidade incl. fila*

- a Passageiros em trânsito hora-pico - Internacional para Doméstico
- b Tempo médio de processamento
- c Fator de eficiência
- d Total unidades (a * b / 60) * (1 + c)
- e Área por unidade (2,5m * 2m excl. fila)
- f Área total excl. fila (d * e)
- g Tempo máximo de espera
- h Máximo de passageiros na fila (g * d / b)
- i Área por passageiro
- j Área total de fila (h * i)
- k Área total (f + j)

B-17 Área Administrativa de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico

5m² /Balcão

- a Espaço back-office por unidade de balcão
- b Área de back-office (balcão * a)

B-18 Segurança de Conexão - Internacional para Doméstico

Processadores de Segurança Doméstico

*Pax pico * Taxa de fluxo/pico * tamanho da unidade incl. fila*

- a Passageiros em trânsito hora-pico - Internacional para Internacional
- b Tempo médio de processamento
- c Fator de eficiência
- d Total unidades (a * b / 60) * (1 + c)
- e Área por unidade (4,5m * 8m excl. fila)
- f Área total excl. fila (d * e)
- g Tempo máximo de espera
- h Máximo de passageiros na fila (g * d / b)
- i Área por passageiro
- j Área total de fila (h * i)
- k Área total (f + j)
- l Fator de flexibilidade
- m Área total k * (1 + l)

B-19 Área Administrativa Segurança de Conexão Internacional-Internacional

5m² /Balcão

- a Espaço back-office por balcão
- b Área de back-office (balcão * a)
- c Fator de flexibilidade
- d Área total b * (1 + c)

B-20 Área Desembarque incl. Circulação Lado Terra

*(PHP + Acompanhantes na hora-pico) * Área por pax * (tempo de permanência/60min.) + % fator*

- a Passageiros de desembarque hora-pico - excl. conexão
- b Acompanhantes na hora-pico
- c Nível de Serviço
- d Área por passageiro
- e Tempo de permanência pax
- f Tempo de permanência dos acompanhantes na hora-pico
- g Fator de eficiência
- h Área (((e * a / 60) + (f * b / 60)) * d) * (1 + g)

| | | Histórico Atuais | Previsão | | | |
|----------------------|--|---------------------|----------|---------|---------|---------|
| | | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m² | | 90 | 150 | 180 | 188 | 188 |
| unidades | | 12 | 20 | 24 | 25 | 25 |
| PHP | | 328 | 552 | 663 | 693 | 696 |
| min | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| % | | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| unidades | | 12 | 20 | 24 | 25 | 25 |
| m ² | | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| m ² | | 60 | 100 | 120 | 125 | 125 |
| min | | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| Pax | | 30 | 50 | 60 | 63 | 63 |
| m ² /pax | | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| m ² | | 30 | 50 | 60 | 63 | 63 |
| m ² | | 90 | 150 | 180 | 188 | 188 |
| m² | | 60 | 100 | 120 | 125 | 125 |
| m ² | | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| m ² | | 60 | 100 | 120 | 125 | 125 |
| m² | | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |
| unidades | | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| PHP | | 328 | 552 | 663 | 693 | 696 |
| min | | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 | 0.48 |
| % | | 15% | 15% | 15% | 15% | 15% |
| unidades | | 4 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| m ² | | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 | 56.0 |
| m ² | | 224 | 336 | 392 | 392 | 392 |
| min | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Pax | | 83 | 125 | 146 | 146 | 146 |
| m ² | | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| m ² /pax | | 83 | 125 | 146 | 146 | 146 |
| m ² | | 307 | 461 | 538 | 538 | 538 |
| % | | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m ² | | 369 | 553 | 645 | 645 | 645 |
| m² | | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |
| m ² | | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| m ² | | 20 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| % | | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m ² | | 24 | 36 | 42 | 42 | 42 |
| m² | | 3,834 | 6,043 | 6,897 | 7,198 | 7,232 |
| PHP | | 3,346 | 5,274 | 6,019 | 6,282 | 6,311 |
| PHP | | 3,346 | 5,274 | 6,019 | 6,282 | 6,311 |
| LoS | | C | C | C | C | C |
| m ² /PHP | | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 |
| min | | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| min | | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 |
| % | | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | | 3,834 | 6,043 | 6,897 | 7,198 | 7,232 |

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Célula de cálculo |
| | Requisito Funcional |

B-21 Áreas Operacionais de Bagagem Desembarcada

Número de Unidades de Processamento de Manuseio de Bagagem Desembarcada

$PHP * bag/pax / Taxa de fluxo * 150m^2$ tamanho da unidade incl. circulação * Esteiras de Restituição de Bagagem NB ou WB ou de grandes dimensões

- a Passageiros de desembarque doméstico hora-pico
- b Passageiros de desembarque internacional hora-pico
- c Bagagens por pax - Doméstico
- d Bagagens por pax - Internacional
- e Total de bagagens por hora (a * b + c * d)
- f Tempo de processamento por bagagem
- g Fator de eficiência
- h Número de Unidades de Processamento de Manuseio de Bagagem Desembarcada (e * f / 60) *
- (1 + g)
- i Área por posição de descarregamento incl. circulação
- j Esteiras de Restituição de bagagem (NB+WB)
- k Total posições de descarregamento (i * 2)
- l Área total de descarregamento (i * k)
- m Número de posições de triagem OGG
- n Área de descarregamento de esteiras OGG incl. raio-X

| | Histórico Atuais | Previsão | | | |
|----------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m² | 3,900 | 4,860 | 5,460 | 5,760 | 5,760 |
| unidades | 20 | 34 | 39 | 41 | 41 |
| PHP | 2,595 | 3,856 | 4,180 | 4,353 | 4,373 |
| PHP | 2,185 | 3,678 | 4,418 | 4,621 | 4,643 |
| Bagagens | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 |
| Bagagens | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 |
| bagagens/hora | 5,354 | 8,602 | 9,972 | 10,414 | 10,463 |
| min/bag | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| nº | 20 | 32 | 37 | 39 | 39 |
| m ² | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| nº | 13 | 16 | 18 | 19 | 19 |
| posições | 26 | 32 | 36 | 38 | 38 |
| m ² | 3,900 | 4,800 | 5,400 | 5,700 | 5,700 |
| posições | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| m ² | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |

B-22 Áreas Administrativas de Baqaqem Desembarcada

Considerando 20m² /posição de unidade

- a Espaço back-office por posição
- b Área de back-office (posições * a)

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 572 | 704 | 792 | 836 | 836 |
| m ² | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 |
| m ² | 572 | 704 | 792 | 836 | 836 |

B-23 Controle alfandegário incluindo Unidade de Raio-X

Posições de descarregamento * 100m² tamanho da unidade incl. circulação

- a Total de posições de descarregamento
- b Total de unidades de raio-X
- c Área por unidade
- d Área total (b * c)

| | | | | | |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| m² | 1,400 | 1,800 | 2,200 | 2,400 | 2,400 |
| posições | 14 | 18 | 22 | 24 | 24 |
| posições | 14 | 18 | 22 | 24 | 24 |
| m ² | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| m ² | 1,400 | 1,800 | 2,200 | 2,400 | 2,400 |

| | | | | | | |
|--|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Área Total para Desembarques/Conexões | m² | 43,745 | 59,886 | 69,826 | 74,586 | 75,386 |
|--|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|

Fontes / Comentários

Inclui espaço de circulação para passageiros que utilizam portões de contato e remotos

Comprimento da ala calculado para a função A-23
Pressuposto para porção de circulação da ala
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada

Inclui espaço de circulação para passageiros que utilizam portões de contato e remotos

Comprimento da ala calculado para a função A-23
Pressuposto para área de circulação da ala
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada

Da guia "Dados de Entrada" item 4.6
Da guia "Taxas de Processamento", item 5.1
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Calculado incluindo ineficiência do sistema
Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal, sistema EDS, equipamento de inspeção
Área calculada excluindo fila
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.7
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada de fila
Área calculada total
Pressuposto LeighFisher
Área total

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade
Da função B-5
Área total

Da guia "Dados de Entrada" item 4.6
Da guia "Taxas de Processamento", item 3.14
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número de unidades calculado considerando ineficiências
Área considerada de 4,5m por 2m
Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.8
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada para fila
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Área considerada de 5m² por espaço back-office
Número de unidades de B-7 por espaço por unidade

Da guia "Dados de Entrada" item 4.8
Da guia "Taxas de Processamento", item 5.1
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Calculado incluindo ineficiência do sistema
Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal,
Área calculada excluindo fila
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.7
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada de fila
Área calculada total
Pressuposto LeighFisher
Área total

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade
Da função B-9
Área total

Da guia "Dados de Entrada" itens 4.7 e 5.5
Da guia "Taxas de Processamento", item 3.15
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Calculado incluindo ineficiência do sistema
Área considerada de 8,0m2 por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo fila
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.14
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada de fila
Área calculada total

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade

Da guia "Dados de Entrada" item 1.1
Área baseada no Terminal 3 do IGIA Nova Deli de tamanho similar (35mppa)

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade

Da guia "Dados de Entrada" item 5.4
Da guia "Dados de Entrada" item 1.8
Da guia "Dados de Entrada" item 1.9
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.7
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.8
Baseado em IATA ADRM Pág 209
Baseado em IATA ADRM Pág 209

Número calculado de unidades NB considerando-se 60m de comprimento de esteira
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Quantidade calculada de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita incluindo
Tamanho da unidade considerando-se 75m x 5m x 3m e largura da esteira)
Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Número calculado de unidades WB considerando-se 90m de comprimento de esteira
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número derivado de esteiras de Restituição de bagagem de fuselagem estreita incluindo ineficiência
Tamanho da unidade considerando-se 90m x 5m x 3m e largura da esteira)
Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Pressuposto
Considera uma esteira de 5m e um espaço de 6m de largura para Restituição por pax
Área calculada baseando-se no número de esteiras OOG x unidade de área
Área total calculada
Somatório de esteiras de fuselagem estreita, fuselagem larga e OOG internacionais

Da guia "Dados de Entrada" itens 5.5 e 4.7
Da guia "Dados de Entrada" item 1.10
Da guia "Dados de Entrada" item 1.11
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.9
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.10
Baseado em IATA ADRM Pág 209
Baseado em IATA ADRM Pág 209

Número calculado de unidades NB considerando-se 60m de comprimento de esteira
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Quantidade calculada de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita incluindo
Tamanho da unidade considerando-se 75m x 5m x 3m e largura da esteira)
Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Número calculado de unidades WB considerando-se 90m de comprimento de esteira
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Número derivado de esteiras de Restituição de bagagem de fuselagem estreita incluindo ineficiência
Tamanho da unidade considerando-se 90m x 5m x 3m e largura da esteira)
Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Pressuposto
Considera uma esteira de 5m e um espaço de 6m de largura para Restituição por pax
Área calculada baseando-se no número de esteiras OOG x unidade de área
Área total calculada
Somatório de esteiras de fuselagem estreita, fuselagem larga e OOG internacionais

Baseado no número calculado de esteiras de Restituição de bagagem NB nas funções B15 e B16
Área considerada de armazenamento de carrinhos para esteiras NB
Baseado no número calculado de esteiras de Restituição de bagagem WB nas funções B15 e B16
Área considerada de armazenamento de carrinhos para esteiras WB
Derivado do número de esteiras

Da guia "Dados de Entrada" itens 4.7
Da guia "Taxas de Processamento", item 5.4
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Valor calculado com base nas cargas de passageiros e tempo de processamento
Área considerada de 5,0m² por unidade excluindo fila
Área calculada excluindo fila
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.16
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada de fila
Área calculada total

Pressuposto
Área calculada considerando-se o número de balcões por área por balcão

Da guia "Dados de Entrada" itens 4.7
Da guia "Taxas de Processamento", item 5.1
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Calculado incluindo ineficiência do sistema
Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal,
Área calculada excluindo fila
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.7
Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
Área calculada de fila
Área calculada total
Pressuposto LeighFisher
Área total

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade
Da função B-9
Área total

Da guia "Dados de Entrada" itens 5.6
Da guia "Dados de Entrada" itens 5.10
Objetivo mínimo do projeto recomendado pela IATA (Fonte: ADRM, Pág 180)
Da guia "Taxas de Processamento", item 4.13
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.17
Da guia "Taxas de Processamento", item 1.18
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

Da guia "Dados de Entrada" itens 3.1
Da guia "Dados de Entrada" itens 3.2
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.3
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.4
Número de bagagens calculado baseado em suposições
Da guia "Taxas de Processamento", item 2.11
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema

Unidades calculadas incluindo ineficiências do sistema

Por padrões internacionais
Número total de esteiras de entrada derivado anteriormente
Número calculado considerando duas posições de descarregamento por esteira
Consulte o consultor de projeto de bagagem para o cálculo refinado
Considera-se duas esteiras, uma para voos internacionais e uma para domésticos
Considera uma esteira de 5m e um espaço de 4m de largura para descarregamento, incluindo esteira e 10 m² para unidade de raio-X, para cada posição

Pressuposto
Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade

Baseado em posições de descarregamento derivadas, excl. esteiras OGG
Considerando uma unidade de raio-X simples por posição de descarregamento
Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas em outros aeroportos
Consulte o consultor de projeto de bagagem para o cálculo refinado

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

- Dado de entrada para previsão
- Pressuposto
- Celula de calculo
- Requisito Funcional

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | Fontes / Comentários |
|------------|---|-----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| C-1 | Varejo Embarque Lado Terra | m² | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 | |
| | <i>m²na embarque * 130m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de embarque | mppa | 13.4 | 22.2 | 25.6 | 26.8 | 27.0 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.1 |
| b | Área por milhão de pax embarque | m ² /m ² na | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.1 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |
| C-2 | Varejo Desembarque Lado Terra | m² | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 | |
| | <i>m²na desembarque * 130m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de desembarque | mppa | 13.4 | 22.2 | 25.6 | 26.8 | 27.0 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.1 |
| b | Área por milhão de pax embarque | m ² /m ² na | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.2 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 1,607 | 2,667 | 3,072 | 3,222 | 3,239 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |
| C-3 | Alimentos e Bebidas Embarque Lado Terra | m² | 804 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 | |
| | <i>m²na embarque * 70 m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de embarque | mppa | 13.4 | 22.2 | 25.6 | 26.8 | 27.0 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.1 |
| b | Área por milhão de pax embarque | m ² /m ² na | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.3 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 804 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |
| C-4 | Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Terra | m² | 643 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 | |
| | <i>m²na desembarque * 50 m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de desembarque | mppa | 13.4 | 22.2 | 25.6 | 26.8 | 27.0 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.1 |
| b | Área por milhão de pax de desembarque | m ² /m ² na | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.4 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 643 | 1,333 | 1,536 | 1,611 | 1,619 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |
| C-5 | Varejo Embarque Lado Ar - Doméstico | m² | 3,446 | 5,403 | 5,918 | 6,194 | 6,227 | |
| | <i>m²na embarque doméstico * 500 m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de embarque doméstico | mppa | 8.2 | 12.9 | 14.1 | 14.7 | 14.8 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.2 |
| b | Área por milhão de pax embarque | m ² /m ² na | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.5 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 3,446 | 5,403 | 5,918 | 6,194 | 6,227 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |
| C-6 | Varejo Desembarque Lado Ar - Doméstico | m² | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 | |
| | <i>m²na desembarque doméstico * 70 m² + 20% fator</i> | | | | | | | |
| a | Total de passageiros anuais de desembarque doméstico | mppa | 8.2 | 12.9 | 14.1 | 14.7 | 14.8 | Da guia "Dados de Entrada" item 1.2 |
| b | Área por milhão de pax de desembarque | m ² /m ² na | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.6 |
| c | Áreas adicionais de apoio | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13 |
| d | Área total (a * b) * (1 + c) | m ² | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 | Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos |

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

- Dado de entrada para previsão
- Pressuposto
- Célula de cálculo
- Requisito Funcional

C-7 Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Doméstico

- mnpa embarque doméstico * 150 m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de embarque doméstico
 - b Área por milhão de pax embarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | Histórico Atuais | Previsão | | | |
|----------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m² | 985 | 1,544 | 1,691 | 1,770 | 1,779 |
| mppa | 8.2 | 12.9 | 14.1 | 14.7 | 14.8 |
| m ² /mnpa | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 985 | 1,544 | 1,691 | 1,770 | 1,779 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.2
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.7
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C-8 Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Ar - Doméstico

- mnpa desembarque doméstico * 100m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de desembarque doméstico
 - b Área por milhão de pax de desembarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 |
| mppa | 8.2 | 12.9 | 14.1 | 14.7 | 14.8 |
| m ² /mnpa | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 492 | 772 | 845 | 885 | 890 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.2
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.8
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C-9 Varejo Embarque Lado Ar - Internacional

- mnpa embarque internacional * 700 m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de embarque internacional
 - b Área por milhão de pax embarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| m² | 3,114 | 5,614 | 6,903 | 7,261 | 7,299 |
| mppa | 5.2 | 9.4 | 11.5 | 12.1 | 12.2 |
| m ² /mnpa | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 3,114 | 5,614 | 6,903 | 7,261 | 7,299 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.3
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.9
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C-10 Varejo Desembarque Lado Ar - Internacional

- mnpa desembarque internacional * 70 m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de desembarque internacional
 - b Área por milhão de pax de desembarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 249 | 449 | 552 | 581 | 584 |
| mppa | 5.2 | 9.4 | 11.5 | 12.1 | 12.2 |
| m ² /mnpa | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 249 | 449 | 552 | 581 | 584 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.3
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.10
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C-11 Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Internacional

- mnpa embarque internacional * 150 m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de embarque internacional
 - b Área por milhão de pax embarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| m² | 778 | 1,403 | 1,726 | 1,815 | 1,825 |
| mppa | 5.2 | 9.4 | 11.5 | 12.1 | 12.2 |
| m ² /mnpa | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 778 | 1,403 | 1,726 | 1,815 | 1,825 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.3
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.11
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C-12 Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Ar - Internacional

- mnpa desembarque internacional * 25 m² + 20% fator*
- a Total de passageiros anuais de desembarque internacional
 - b Área por milhão de pax de desembarque
 - c Áreas adicionais de apoio
 - d Área total (a * b) * (1 + c)

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 125 | 225 | 276 | 290 | 292 |
| mppa | 5.2 | 9.4 | 11.5 | 12.1 | 12.2 |
| m ² /mnpa | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| m² | 125 | 225 | 276 | 290 | 292 |

Da guia "Dados de Entrada" item 1.3
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.12
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.13
Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Celula de calculo |
| | Requisito Funcional |

C-13 Sala VIP Executiva Doméstica 1

*PHP * 4m2/pax * Tempo de permanência 45 min + 10% fator*

- a Passageiros domésticos embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante (VIP/CIP)
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | Histórico | Previsão | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | Atuais | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos |
| m² | 316 | 469 | 509 | 530 | 532 |
| PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 |
| % | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| PHP | 96 | 142 | 154 | 160 | 161 |
| m2/pax | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| min | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| m ² | 287 | 426 | 462 | 481 | 483 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | 316 | 469 | 509 | 530 | 532 |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.14
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.19
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C-14 Sala VIP Executiva Doméstica 2

*PHP * 4m2/pax * Tempo de permanência 45 min + 10% fator*

- a Passageiros domésticos embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante (VIP/CIP)
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 |
| PHP | 1,911 | 1,911 | 1,911 | 1,911 | 1,911 |
| % | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| PHP | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 |
| m2/pax | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| min | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| m ² | 172 | 172 | 172 | 172 | 172 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.14
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.19
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C-15 Sala VIP Executiva Doméstica - Outras Companhias Aéreas

*PHP * 4m2/pax * Tempo de permanência 45 min + 10% fator*

- a Passageiros domésticos embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante (VIP/CIP)
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | | | | | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| m² | 127 | 189 | 204 | 213 | 214 |
| PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 |
| % | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |
| PHP | 38 | 57 | 62 | 64 | 64 |
| m2/pax | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| min | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| m ² | 115 | 171 | 185 | 193 | 194 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | 127 | 189 | 204 | 213 | 214 |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.14
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.19
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C-16 Sala VIP Executiva Internacional 1

*PHP * 6m2/pax * Tempo de permanência 90min + 10% fator*

- a Passageiros internacionais embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | | | | | |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| m² | 2,229 | 3,753 | 4,507 | 4,714 | 4,736 |
| PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 |
| % | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% |
| PHP | 225 | 379 | 455 | 476 | 478 |
| m2/pax | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| min | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| m ² | 2,026 | 3,411 | 4,097 | 4,285 | 4,305 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | 2,229 | 3,753 | 4,507 | 4,714 | 4,736 |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.15
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.20
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

| | |
|--|-------------------------------|
| | Dado de entrada para previsão |
| | Pressuposto |
| | Celula de calculo |
| | Requisito Funcional |

C-17 Sala VIP Primeira Classe Internacional

*PHP * 8m2/pax * Tempo de permanência 90min + 10% fator*

- a Passageiros internacionais embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | Histórico | Previsão | | | | |
|----------------|-----------|----------|---------|---------|---------|--|
| | Atuais | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos | |
| m ² | 1,486 | 2,501 | 3,004 | 3,143 | 3,157 | |
| PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 | |
| % | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | |
| PHP | 113 | 189 | 228 | 238 | 239 | |
| m2/pax | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | |
| min | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | |
| m ² | 1,351 | 2,274 | 2,731 | 2,857 | 2,870 | |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | |
| m ² | 1,486 | 2,501 | 3,004 | 3,143 | 3,157 | |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.16
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.20
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C-18 Sala VIP Executiva Doméstica 2 - Outras Companhias Aéreas

*PHP * 6m2/pax * Tempo de permanência 90min + 10% fator*

- a Passageiros internacionais embarcando na hora-pico
- b Percentual de convidados
- c Hora-pico relevante
- d Área exigida por pax
- e Tempo de permanência
- f Área (c * d * (e/60))
- g Fator de eficiência
- h Área total (f * (1 + g))

| | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| m ² | 1,114 | 1,877 | 2,254 | 2,357 | 2,368 |
| PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 |
| % | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% |
| PHP | 113 | 189 | 228 | 238 | 239 |
| m2/pax | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| min | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| m ² | 1,013 | 1,706 | 2,049 | 2,143 | 2,153 |
| % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| m ² | 1,114 | 1,877 | 2,254 | 2,357 | 2,368 |

Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
Pressuposto LeighFisher
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
Da guia "Taxas de Processamentos", item 6.15
Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.20
Valor calculado baseado em dados de pax e pressupostos
LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
Área calculada considerando ineficiências do sistema

C-19 Escritórios de Operações de Terminal

*Total área útil funcional * 2%*

- a Área útil total
- b Área requerida
- c Área total (a * b)

| | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| m ² | 2,532 | 3,685 | 4,368 | 4,678 | 4,758 |
| m ² | 126,617 | 184,252 | 218,389 | 233,886 | 237,895 |
| % | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |
| m ² | 2,532 | 3,685 | 4,368 | 4,678 | 4,758 |

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desemt
Pressuposto LeighFisher
Área calculada baseada em percentual considerado

C-20 Escritórios de Companhias Aéreas

*Total área útil funcional * 2%*

- a Área útil total
- b Área requerida
- c Área total (a * b)

| | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| m ² | 2,532 | 3,685 | 4,368 | 4,678 | 4,758 |
| m ² | 126,617 | 184,252 | 218,389 | 233,886 | 237,895 |
| % | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |
| m ² | 2,532 | 3,685 | 4,368 | 4,678 | 4,758 |

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desemt
Pressuposto LeighFisher
Área calculada baseada em percentual considerado

C-21 Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

*Total área útil funcional * 4%*

- a Área útil total
- b Área requerida
- c Área total (a * b)

| | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| m ² | 5,065 | 7,370 | 8,736 | 9,355 | 9,516 |
| m ² | 126,617 | 184,252 | 218,389 | 233,886 | 237,895 |
| % | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% |
| m ² | 5,065 | 7,370 | 8,736 | 9,355 | 9,516 |

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desemt
Pressuposto LeighFisher
Área calculada baseada em percentual considerado

C-22 Instalações de Engenharia

*Total área útil funcional * 4%*

- a Área útil total
- b Área requerida
- c Área total (a * b)

| | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| m ² | 5,065 | 7,370 | 8,736 | 9,355 | 9,516 |
| m ² | 126,617 | 184,252 | 218,389 | 233,886 | 237,895 |
| % | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% |
| m ² | 5,065 | 7,370 | 8,736 | 9,355 | 9,516 |

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desemt
Pressuposto LeighFisher
Área calculada baseada em percentual considerado

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

- Dado de entrada para previsão
- Pressuposto
- Celula de cálculo
- Requisito Funcional

| | | Histórico | Previsão | | | | |
|-------------------------------------|---|-----------|----------|---------|---------|---------|---------|
| | | Atuais | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos | |
| C-23 | Outras Instalações Secundárias | m² | 7,597 | 11,055 | 13,103 | 14,033 | 14,274 |
| Total área útil funcional * 6% | | | | | | | |
| a | Área útil total | m² | 126,617 | 184,252 | 218,389 | 233,886 | 237,895 |
| b | Área requerida | % | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% |
| c | Área total (a * b) | m² | 7,597 | 11,055 | 13,103 | 14,033 | 14,274 |
| C-24 | Centro de Controle Operacional do Aeroporto | m² | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| C-25 | Torre de Controle de Rampa | m² | - | - | - | - | - |
| Área Total para Funções Secundárias | | m² | 43,095 | 66,826 | 78,450 | 83,092 | 84,020 |

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desemt

Pressuposto LeighFisher

Área calculada baseada em percentual considerado

Item discricionário

Item discricionário

D. ÁREAS ADICIONAIS

■ Dado de entrada para previsão
■ Pressuposto
■ Célula de cálculo
■ Requisito Funcional

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | | Fontes / Comentários |
|------------|--|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 | |
| D-1 | Áreas de Serviço | m² | 33,943 | 50,215 | 59,368 | 63,396 | 64,383 | |
| | <i>Todas as outras áreas (total) * 20%</i> | | | | | | | |
| a | Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias) | m ² | 169,713 | 251,077 | 296,840 | 316,979 | 321,914 | Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias |
| b | Área requerida | % | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 33,943 | 50,215 | 59,368 | 63,396 | 64,383 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-2 | Estrutura e Divisórias | m² | 10,183 | 15,065 | 17,810 | 19,019 | 19,315 | |
| | <i>Todas as outras áreas (total) * 6%</i> | | | | | | | |
| a | Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias) | m ² | 169,713 | 251,077 | 296,840 | 316,979 | 321,914 | Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias |
| b | Área requerida | % | 6% | 6% | 6% | 6% | 6% | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 10,183 | 15,065 | 17,810 | 19,019 | 19,315 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-3 | Toiletas Embarque Lado Terra | m² | 987 | 1,594 | 1,856 | 1,939 | 1,948 | |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros embarcando na hora-pico menos conexões | PHP | 3,290 | 5,315 | 6,187 | 6,463 | 6,493 | Da guia "Dados de Entrada" item 5.3 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 987 | 1,594 | 1,856 | 1,939 | 1,948 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-4 | Toiletas Desembarque Lado Terra | m² | 1,004 | 1,582 | 1,806 | 1,885 | 1,893 | |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros desembarcando na hora-pico menos conexões | PHP | 3,346 | 5,274 | 6,019 | 6,282 | 6,311 | Da guia "Dados de Entrada" item 5.6 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 1,004 | 1,582 | 1,806 | 1,885 | 1,893 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-5 | Toiletas Embarque Lado Ar - Doméstico | m² | 573 | 852 | 923 | 961 | 966 | |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros de embarque doméstico hora-pico | PHP | 1,911 | 2,838 | 3,077 | 3,204 | 3,219 | Da guia "Dados de Entrada" item 2.1 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 573 | 852 | 923 | 961 | 966 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-6 | Toiletas Desembarque Lado Ar - Doméstico | m² | 779 | 1,157 | 1,254 | 1,306 | 1,312 | |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros de desembarque doméstico hora-pico | PHP | 2,595 | 3,856 | 4,180 | 4,353 | 4,373 | Da guia "Dados de Entrada" item 3.1 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 779 | 1,157 | 1,254 | 1,306 | 1,312 | Área calculada baseada em percentual considerado |
| D-7 | Toiletas Embarque Lado Ar - Internacional | m² | 844 | 1,421 | 1,707 | 1,785 | 1,794 | |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | | |
| a | Passageiros de embarque internacional hora-pico | PHP | 2,814 | 4,736 | 5,690 | 5,951 | 5,979 | Da guia "Dados de Entrada" item 2.2 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais |
| c | Área total (a * b) | m ² | 844 | 1,421 | 1,707 | 1,785 | 1,794 | Área calculada baseada em percentual considerado |

D. ÁREAS ADICIONAIS

■ Dado de entrada para previsão
■ Pressuposto
■ Célula de cálculo
■ Requisito Funcional

| | | Histórico | Previsão | | | | |
|---|---|----------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | Atuais | 5 Anos | 10 Anos | 20 Anos | 30 Anos | |
| D-8 | Toiletas Desembarque Lado Ar - Internacional | m² | 656 | 1,103 | 1,325 | 1,386 | 1,393 |
| | <i>PHP * 0,3 m²</i> | | | | | | |
| a | Passageiros de desembarque internacional hora-pico | PHP | 2,185 | 3,678 | 4,418 | 4,621 | 4,643 |
| b | Área por passageiro | m ² /PHP | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 |
| c | Área total (a * b) | m ² | 656 | 1,103 | 1,325 | 1,386 | 1,393 |
| D-9 | Circulação Geral incl. Elev., Escadas, Esc. Rolantes, etc. | m² | 16,971 | 25,108 | 29,684 | 31,698 | 32,191 |
| | <i>Todas as outras áreas (total) * 10%</i> | | | | | | |
| a | Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias) | m ² | 169,713 | 251,077 | 296,840 | 316,979 | 321,914 |
| b | Área requerida | % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| c | Área total (a * b) | m ² | 16,971 | 25,108 | 29,684 | 31,698 | 32,191 |
| D-10 | Área de Circulação nas Posições de Estacionamento de Contato devido às Ligações das Pontes Fixas | m² | 3,491 | 5,513 | 6,339 | 6,615 | 6,615 |
| | <i>Número de Posições de Estacionamento de contato * área por posição de estacionamento (considerando 20m estrada de serviço abaixo) + 5%</i> | | | | | | |
| a | Número de posições de estacionamento de contato | nº | 38 | 60 | 69 | 72 | 72 |
| b | Área por posição de estacionamento de contato para a ponte fixa de mais de 20m de via de serviço | m ² | 88 | 88 | 88 | 88 | 88 |
| c | Área total de pontes fixas (a * b) | m ² | 3,325 | 5,250 | 6,038 | 6,300 | 6,300 |
| d | Área adicional para circulação, etc. | % | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| e | Área total (c * d) | m ² | 3,491 | 5,513 | 6,339 | 6,615 | 6,615 |
| Área Total para Funções Adicionais | | m² | 69,430 | 103,609 | 122,073 | 129,989 | 131,810 |

Da guia "Dados de Entrada" item 3.2
Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
Área calculada baseada em percentual considerado

Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias
Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
Área calculada baseada em percentual considerado

Da guia "Dados de Entrada" itens 6.1 e 6.2
Considerado com base la ligação de uma ponte fixa de 3,5 m por 25m a uma rotunda
Área calculada baseando-se no número de posições de estacionamento x área considerada
Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
Área calculada baseada em percentual considerado

E. CONTINGÊNCIA PARA VARIAÇÕES DO PROJETO

| Item | Descrição | Unidade | Histórico | Previsão | | | |
|-------------------------------------|---|----------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | | Atuais 2010 | 5 Anos 2016 | 10 Anos 2021 | 20 Anos 2031 | 30 Anos 2041 |
| E-1 | Contingência para Variações de Projeto | m² | 8,486 0 | 11,367 | 13,074 | 13,849 | 14,050 |
| | <i>Área Total +/- 15% para alterações de projetos, variações baseadas na configuração final</i> | | | | | | |
| a | Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias) | m ² | 169,713 | 227,347 | 261,485 | 276,982 | 280,990 |
| b | 15% de todas as outras áreas | m ² | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| c | Área total (a * b) | m ² | 8,486 | 11,367 | 13,074 | 13,849 | 14,050 |
| Área Total para Contingência | | m² | 8,486 | 11,367 | 13,074 | 13,849 | 14,050 |

Fontes / Comentários

Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias

Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais

Área calculada baseada em percentual considerado