

ANEXO B

MODELO DE DIMENSIONAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	1
Áreas de Edificações	1
Processadores	3
INTRODUÇÃO	4
Histórico	4
Abordagem	4
ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES	5
PREVISÕES DE DEMANDA AERONÁUTICA	6
Previsão de Demanda Aeronáutica - Para Todo o Aeroporto	7
Sumário Dados de Entrada do Modelo	8
PRESSUPOSTOS OPERACIONAIS	9
Pressupostos de Fluxos e Taxas de Processamento	10
REQUISITOS FUNCIONAIS	13
A. Embarque - Funções Primárias	14
B. Desembarque/Conexão - Funções Primárias	26
C. Funções Secundárias	32
D. Áreas Adicionais	37
E. Contingência para Variações de Projeto	39

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)		1,117	2,597	4,090	8,798	7,413
Escritório de passagens aéreas		211	211	211	211	211
Check-in Doméstico Classe Econômica		202	533	925	1,431	1,236
Check-in Doméstico Primeira Classe/Executiva		40	101	169	256	230
Check-in Internacional Classe Econômica		199	222	109	1,222	979
Check-in Internacional Primeira Classe/Executiva		45	51	22	289	231
Check-in - Área Administrativa		115	206	277	690	579
Check-In Doméstico - Auto-Atendimento		31	62	114	166	156
Despacho de Bagagem Doméstica		80	140	250	390	311
Check-In Internacional - Auto-Atendimento		0	0	0	0	0
Despacho de Bagagem Internacional		0	0	0	0	0
Segurança* - Doméstico		527	1,054	1,844	2,722	2,459
Segurança* - Área Administrativa - Doméstico		60	120	210	310	280
Segurança* - Internacional		254	254	170	1,099	846
Segurança* - Área Administrativa - Internacional		30	30	20	130	100
Controle de passaporte - Embarque		79	87	55	435	348
Controle de passaporte - Embarque - Área administrativa		27	30	19	150	120
Saguão Central de Embarque - Doméstico		800	2,203	3,970	7,294	7,610
Saguão Central de Embarque - Internacional		530	753	762	8,040	10,728
Saguões dos Portões - Portões de Contato Domésticos		2,955	9,148	15,284	24,274	25,855
Ala Doméstica - Espaço de Circulação		3,445	9,474	15,503	24,308	25,743
Saguões dos Portões - Portões de Contato Internacionais		322	846	940	8,402	12,142
Ala Internacional - Espaço de Circulação		479	766	766	6,702	9,481
Saguões dos Portões - Portões de Ônibus Domésticos		1,057	2,990	5,630	10,621	11,797
Saguões dos Portões - Portões de Ônibus Internacionais		198	357	515	1,979	2,336
Áreas Operacionais de Triagem de Bagagem Embarcada		7,760	17,008	21,255	45,988	52,185
Áreas Administrativas de Triagem de Bagagem Embarcada		30	70	90	180	200
Raio-X de Bagagem em Linha (Pós Check-in)		360	720	1,080	3,240	3,840
Raio-X de Bagagem em Linha - Áreas Administrativas		30	60	90	270	320
Subtotal		21,000	50,100	74,400	159,600	177,700
*Segurança contra Atos de Interferência Ilícita						
B. DESEMBARQUES - FUNÇÕES PRIMÁRIAS (m²)						
Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Internacional		479	766	766	6,702	9,481
Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Doméstico		3,445	9,474	15,503	24,308	25,743
Segurança* de Conexão - Doméstico para Área Administrativa		92	184	277	1,291	2,028
Segurança* de Conexão - Doméstico-Internacional		6	12	18	84	132
Emigração - Doméstico para Internacional		8	23	62	305	478
Área Admin Emigração - Doméstico para Internacional		2	5	13	63	99
Segurança* de Conexão - Internacional para Internacional		92	92	92	738	1,383
Área Administrativa Segurança* de Conexão - Internacional		6	6	6	48	90
Área Operacional - Imigração		75	105	105	870	1,020
Área Administrativa - Imigração		25	35	35	290	340
Área Operacional - Alfândega		5	18	36	82	90
Área Administrativa - Alfândega		1	4	9	21	22
Restituição de Bagagem - Doméstico		2,280	3,405	5,655	9,480	8,355
Restituição de Bagagem - Internacional		2,730	4,980	4,980	12,405	12,630
Área de Carrinhos de Bagagem		500	800	1,000	2,150	2,100
Área de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico		8	8	8	210	420
Área Administrativa de Conexão e Redespacho - Internacional para Doméstico		5	5	5	140	280
Segurança* de Conexão - Internacional para Doméstico		92	92	92	738	1,383
Área Administrativa Segurança* de Conexão - Internacional para Doméstico		6	6	6	48	90
Área Desembarque incl. Circulação Lado Terra		886	2,080	3,309	7,038	6,023
Áreas Operacionais de Bagagem Embarcada		1,200	2,160	2,760	5,460	5,160

	Histórico		Requisitos Estimados			
	Atual 2010	Referencial 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041
Áreas Administrativas de Bagagem						
Desembarcada		176	308	396	792	748
Controle alfandegário incluindo Unidade de Raio- X		400	800	800	2,000	2,000
Subtotal		12,500	25,400	35,900	75,300	80,100

*Segurança contra Atos de Interferência Ilícita

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS (m²)

	Atual 2010	Referencial 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041
Varejo Embarque Lado Terra		324	1,079	2,137	4,936	5,394
Varejo Desembarque Lado Terra		324	1,079	2,137	4,936	5,394
Alimentos e Bebidas Embarque Lado Terra		162	540	1,069	2,468	2,697
Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Terra		130	540	1,069	2,468	2,697
Varejo Embarque Lado Ar - Doméstico		1,125	3,648	7,250	14,769	15,523
Varejo Desembarque Lado Ar - Doméstico		161	521	1,036	2,110	2,218
Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Doméstico		322	1,042	2,072	4,220	4,435
Doméstico		161	521	1,036	2,110	2,218
Varejo Embarque Lado Ar - Internacional		12	184	329	3,581	4,793
Varejo Desembarque Lado Ar - Internacional		1	15	26	286	383
Alimentos e Bebidas Embarque Lado Ar - Internacional		3	46	82	895	1,198
Internacional		0	7	13	143	192
Sala VIP Executiva Doméstica #1		130	357	643	1,181	1,232
Sala VIP Executiva Doméstica #2		79	79	79	79	79
Companhias Aéreas		53	143	258	473	493
Sala VIP Executiva Internacional #1		207	293	296	3,122	4,166
Sala VIP Primeira Classe Internacional		138	196	198	2,081	2,778
Sala VIP Executiva Internacional #2 - Outras Companhias Aéreas		103	146	149	1,561	2,083
Áreas Discricionárias		6,030	13,583	19,855	42,275	46,410
Centro de Controle Operacional do Aeroporto		500	500	500	500	500
Torre de Controle de Rampa		0	0	0	0	0
Subtotal		10,000	24,500	40,200	94,200	104,900

D. ÁREAS ADICIONAIS (m²)

Salas de manutenção predial (incl. Mec, Elet, Canalização e Climatização)		8,694	19,996	30,107	65,811	72,543
Estrutura e Divisórias		2,608	5,999	9,032	19,743	21,763
Toiletas Desembarque Lado Terra		219	508	800	1,721	1,450
Toiletas Embarque Lado Terra		232	545	866	1,843	1,577
Toiletas Embarque Lado Ar - Doméstico		235	648	1,168	2,145	2,238
Toiletas Desembarque Lado Ar - Doméstico		249	685	1,234	2,267	2,365
Toiletas Embarque Lado Ar - Internacional		78	111	112	1,182	1,578
Toiletas Desembarque Lado Ar - Internacional		78	111	112	1,182	1,578
Rolantes, etc.		4,347	9,998	15,054	32,906	36,272
Área de Circulação nas Posições de Estacionamento de Contato devido às Ligações das Pontes Fixas		1,194	3,216	5,145	9,279	10,106
Subtotal		17,900	41,800	63,600	138,100	151,500

E. ÁREAS DE CONTINGÊNCIA (m²)

Contingência para Variações de Projeto		2,200	4,300	6,000	12,200	13,400
--	--	-------	-------	-------	--------	--------

ÁREA TOTAL (m²)

	63,600	146,100	220,100	479,400	527,600
--	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

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		9	23	39	60	52
Doméstico Primeira Classe/Classe Executiva		2	5	8	12	11
Internacional Classe Econômica		10	11	7	55	44
Internacional Primeira Classe/Classe Executiva		2	2	1	11	9
Total		23	41	55	138	116
Check-in auto-atendimento (unidades)						
Quiosques de auto-atendimento domésticos		4	8	14	21	20
Despacho de bagagem doméstica		2	4	7	11	11
Quiosques de auto-atendimento internacionais		0	0	0	0	0
Despacho de bagagem internacional		0	0	0	0	0
Inspeção de segurança de passageiros (canais)						
Doméstico		6	12	21	31	28
Internacional		3	3	2	13	10
Total		9	15	23	44	38
Emigração (canais)		5	6	4	30	24
Estações de embarque (unidades)						
Posições de Estacionamento de contato						
Doméstico		12	33	54	84	87
Internacional		1	2	3	26	37
Posições de Estacionamento remotas / portões de ônibus						
Doméstico		8	21	39	72	79
Internacional		1	2	3	12	14
Total		22	58	99	194	217
Inspeção de bagagem em linha (unidades)		3	6	9	27	32
B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS DE DESEMBARQUE						
Inspeção de segurança de passageiros em						
Doméstico --> Doméstico		-	-	-	-	-
Doméstico --> Internacional		1	2	3	14	22
Internacional --> Doméstico		1	1	1	8	15
Internacional --> Internacional		1	1	1	8	15
Total		3	4	5	30	52
Balcões de imigração - desembarque (unidades)						
		5	7	7	58	68
Esteiras de restituição de bagagem						
Doméstico -- fuselagem estreita		2	3	5	6	5
Doméstico -- fuselagem larga		0	0	0	2	2
Doméstico -- bagagem de grandes dimensões						
		1	1	1	1	1
Internacional -- fuselagem estreita		0	2	2	5	4
Internacional -- fuselagem larga		2	2	2	5	6
Internacional -- bagagem de grandes dimensões						
		1	1	1	1	1
Total		5	8	10	19	18
Conexão e Redespacho Internacional -->		1	1	1	28	56
Manuseio de Bagagem desembarcada (unidades)		4	11	17	46	55

INTRODUÇÃO

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

Histórico

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.

ACRÔNIMOS E DEFINIÇÕES

ADRM	Airport Development Reference Manual (ADRM), 9ª edição, Janeiro de 2004, publicado pela International Air Transport Association [Associação do Transporte Aéreo Internacional] (IATA)
CIP	Pessoa comercialmente importante
CUSS	Auto-serviço de utilização comum
Dwell time	Dwell time é um termo usado para refletir o tempo médio que um passageiro gasta em cada uma das áreas funcionais do edifício terminal 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 do terminal 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, atrasos aceitáveis e um bom nível de conforto para os usuários. O nível de serviço tipicamente direciona a quantidade de espaço alocado para cada passageiro durante o período de projeto.
mppa	milhões de passageiros por ano
OOG	Bagagem fora do formato
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 200 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 largaAeronaves de fuselagem larga são aeronaves com corredor duplo, com médio a longo alcance(até 14.000 km), que podem transportar de 200 a 450 passageiros. As aeronaves líderes nessa categoria são o Boeing 747, o Boeing 777, e o Airbus A-300.

PREVISÕES DE DEMANDA AERONÁUTICA

PREVISÃO DE DEMANDA AERONAUTICA - PARA TODO O AEROPORTO

	Histórico	Previsão			
	Atual 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041
PASSEGEIROS AO ANO [1]					
Doméstico	5,358,452	17,371,340	34,525,782	70,329,259	73,919,491
Internacional	41,631	612,378	1,095,400	11,936,062	15,977,918
Total de Passageiros	5,400,083	17,983,718	35,621,182	82,265,321	89,897,409
PASSEGEIROS PICO [2]					
Doméstico					
Anual	5,358,452	17,371,340	34,525,782	70,329,259	73,919,491
Mês	556,171	1,818,251	3,610,857	7,352,397	7,728,869
Dia do Projeto	17,941	58,653	116,479	237,174	249,318
Internacional					
Anual	41,631	612,378	1,095,400	11,936,062	15,977,918
Mês	10,893	244,424	437,217	4,764,151	6,377,414
Dia do Projeto	351	7,885	14,104	153,682	205,723
Total					
Anual	5,400,083	17,983,718	35,621,182	82,265,321	89,897,409
Mês	567,064	2,062,675	4,048,074	12,116,548	14,106,283
Dia do Projeto	18,292	66,538	130,583	390,856	455,041
PASSEGEIROS NA HORA-PICO					
Doméstico					
Desembarque	829	2,282	4,113	7,555	7,883
Embarque	785	2,160	3,893	7,151	7,461
Em trânsito	1,454	4,002	7,213	13,250	13,825
Internacional					
Desembarque	260	369	373	3,941	5,259
Embarque	260	369	373	3,941	5,259
Em trânsito	260	369	373	3,941	5,259
Total					
Desembarque	1,023	2,551	4,425	8,695	9,336
Embarque	963	2,401	4,164	8,183	8,786
Em trânsito	1,738	4,333	7,515	14,768	15,857

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

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	5.4	18.0	35.6	82.3	89.9	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.2	Total doméstico	mppa	5.4	17.4	34.5	70.3	73.9	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.3	Total internacional	mppa	0.0	0.6	1.1	11.9	16.0	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.4	Fator de carga - Voo doméstico	%	70.4%	83.1%	85.5%	86.8%	86.9%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.5	Fator de carga - Voo internacional	%	45.3%	86.7%	89.1%	90.4%	90.5%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.6	Medida média - Voo doméstico	Assentos	127.6	129.0	158.4	191.5	195.7	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.7	Medida média - Voo internacional	Assentos	228.6	229.7	236.7	287.6	295.4	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.8	estreita	%	100%	100%	100%	100%	98%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.9	Passageiros domésticos -- fuselagem larga	%	0%	0%	0%	0%	2%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.10	estreita	%	0%	62%	63%	58%	46%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
1.11	larga	%	100%	38%	37%	42%	54%	Previsão LeighFisher, 24 de setembro de 2011
2	Passageiros Embarcando na Hora-Pico							
2.1	Embarque doméstico	PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461	Pressuposto LeighFisher
2.2	Embarque internacional	PHP	260	369	373	3,941	5,259	
2.3	Embarque com pico combinado	PHP	963	2,401	4,164	8,183	8,786	
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	829	2,282	4,113	7,555	7,883	
3.2	Desembarque internacional	PHP	260	369	373	3,941	5,259	
3.3	Desembarque com pico combinado	PHP	1,023	2,551	4,425	8,695	9,336	
4	Passageiros Em Trânsito na Hora-Pico							
4.1	Taxa de transferência (Doméstico --> Doméstico)	%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011)
4.2	Taxa de transferência (Doméstico --> Internacional)	%	5.0%	5.0%	7.5%	20.0%	30.0%	
4.3	Taxa de transferência (Internacional --> Doméstico)	%	5.0%	5.0%	7.5%	20.0%	30.0%	Análise LeighFisher de históricos de atividades de conexão (24 de setembro de 2011)
4.4	Taxa de transferência (Internacional --> Internacional)	%	5.0%	5.0%	7.5%	20.0%	30.0%	
4.5	Transferência (Doméstico --> Doméstico)	PHP	249	685	1234	2267	2365	
4.6	Transferência (Doméstico --> Internacional)	PHP	41	114	308	1511	2365	
4.7	Transferência (Internacional --> Doméstico)	PHP	13	18	28	788	1578	
4.8	Internacional)	PHP	13	18	28	788	1578	
5	Parâmetros Adicionais Calculados							
5.1	transferência/trânsito	PHP	523	1,457	2,631	4,096	3,519	Derivada embarque doméstico menos C/T
5.2	Embarque internacional menos transferência/trânsito	PHP	206	237	37	1,642	1,316	
5.3	transferência/trânsito	PHP	729	1,693	2,668	5,738	4,835	Derivada desembarque doméstico menos C/T
5.4	transferência/trânsito	PHP	539	1,483	2,570	3,778	3,153	
5.5	transferência/trânsito	PHP	234	332	317	2365	2104	Pressuposto LeighFisher.
5.6	transferência/trânsito	PHP	773	1,816	2,888	6,142	5,257	
5.7	Amigos/acompanhantes na hora-pico	%	100%	100%	100%	100%	100%	Pressuposto LeighFisher.
5.8	Recepcionistas (receptivo/aeroporto) na hora-pico	%	100%	100%	100%	100%	100%	
5.9	Amigos/acompanhantes na hora-pico	PHP	729	1693	2668	5738	4835	
5.10	Recepcionistas (receptivo/aeroporto) na hora-pico	PHP	773	1,816	2,888	6,142	5,257	
6	Requisitos Balcão							
6.1	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	12	33	54	83	83	
	Código E	nº	0	0	0	1	4	
	Código F	nº	0	0	0	0	0	
	Subtotal	nº	12	33	54	84	87	
6.2	internacional							
	Código C	nº	0	1	1	8	9	
	Código E	nº	1	1	1	8	12	
	Código F	nº	0	0	0	1	2	
	Subtotal	nº	1	2	2	17	23	
6.3	doméstico							
	Código C	nº	8	21	39	71	77	
	Código E	nº	0	0	0	1	2	
	Código F	nº	0	0	0	0	0	
	Subtotal	nº	8	21	39	72	79	
6.4	internacional							
	Código C	nº	0	1	2	10	11	
	Código E	nº	1	1	1	2	3	
	Código F	nº	0	0	0	0	0	
	Subtotal	nº	1	2	3	12	14	

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

SUPOSIÇÕES DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTOS

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
1.11	Proporção pax sentados - Pax embarque doméstico	%	80%	IATA ADRM
1.12	Proporção pax sentados - Pax embarque internacional	%	100%	Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS (IATA ADRM = 80%)
1.13	Tempo de permanência de passageiro desembarque no lado ar	min	15	Avaliação LeighFisher do tempo total da aeronave ao meio-fio
1.14	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)
1.15	Alfândega: tempo de espera - Pax desembarque internacional	min	3	Pressuposto LeighFisher/cliente sobre LoS
1.16	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)
1.17	Tempo de permanência do passageiro desembarque lado terra	min	5	Avaliação LeighFisher do tempo total da aeronave à calçada
1.18	Tempo de permanência dos acompanhantes desembarque lado terra	min	25	Avaliação LeighFisher baseada em padrões da indústria
1.19	Tempo de permanência na sala VIP - Doméstico	min	45	Pressuposto LeighFisher
1.2	Tempo de permanência na sala VIP - Internacional	min	90	Pressuposto LeighFisher
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/	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/	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
2.11	Bagagem desembarcada - Tempo de processo de triagem	min/Bag	0.2	Estimativa LeighFisher baseada na média do setor em sistemas de bagagem

SUPOSIÇÕES DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTOS

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
3.11	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)
3.12	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)
3.13	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)
3.14	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
3.15	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)
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	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	m ² /Pax	1.2	padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204)
4.9	Requisitos de área de assentos nas áreas de embarque conversíveis - Pax	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	m ² /Pax	1.2	padrão IATA (Fonte: ADRM, Pág 204)
4.11	Fator de eficiência obtida por saguões de espera abertos	%	80%	Pressuposto LeighFisher
4.12	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)
4.13	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

SUPOSIÇÕES DE FLUXOS E TAXAS DE PROCESSAMENTOS

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
6.11	Alimentos e bebidas embarque lado ar - Internacional	m ² /mppa	125	Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo
6.12	Alimentos e bebidas desembarque lado ar - Internacional	m ² /mppa	20	Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo
6.13	Área de apoio a concessões	%	20%	Baseado em padrões LeighFisher usados em terminais por todo o mundo
6.14	Área de sala VIP por passageiro -- Doméstico	m ² /Pax	4	Pressuposto LeighFisher
6.15	Área de sala VIP por passageiro -- Internacional executiva	m ² /Pax	6	Pressuposto LeighFisher
6.16	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				Fontes / Comentários
			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	1,117	2,597	4,090	8,798	7,413	
	Área por pax * (PHP + acompanhantes) * Tempo de permanência							
a	Passageiros embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	729	1,693	2,668	5,738	4,835	Da guia "Dados de Entrada" itens 5.3
b	Acompanhantes na hora-pico	PHP	729	1,693	2,668	5,738	4,835	Da guia "Dados de Entrada" itens 5.9
	Padrão LoS IATA exigido	C	C	C	C	C	C	Objetivo mínimo do projeto recomendado pela IATA (Fonte: ADRM, Pág 180)
c	Área por passageiro	m ² /max	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.1
d	Tempo de permanência do passageiro	min	20	20	20	20	20	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.1
e	Área exigida (a + b)/60 * c * d	m ²	1,117	2,597	4,090	8,798	7,413	Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema
A-2	Escritórios de Passagens Aéreas	m²	211	211	211	211	211	
	Área por escritório * número de escritórios + espaço de espera							
a	Número de escritórios	unidades	10	10	10	10	10	Pressuposto LeighFisher
b	Espaço por escritório	m ²	10	10	10	10	10	Pressuposto LeighFisher
c	Área de escritórios (a * b)	m ²	100	100	100	100	100	Derivada do número de escritórios e permissão de espaço
d	Passageiro usando saquão de espera	pax	30	30	30	30	30	Pressuposto LeighFisher
e	Área por passageiro	m ² /max	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.1
f	Total área de espera (d * e)	m ²	69	69	69	69	69	Derivada do número de pax e permissão de espaço por pax
g	Área de circulação	%	25%	25%	25%	25%	25%	Pressuposto LeighFisher
h	Área exigida (c + f) * (1 + g)	m ²	211	211	211	211	211	Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema
A-3	Check-in Doméstico Classe Econômica	m²	202	533	925	1,431	1,236	
	Balcões de Check-in Doméstico Classe Econômica	unidades	9	23	39	60	52	
	Baseado na metodologia IATA ADRM (págs 194-199)							
a	Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica	%	95%	95%	95%	95%	95%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
b	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	523	1,457	2,631	4,096	3,519	Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
c	Percentual de passageiros usando quiosque de auto-atendimento	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1
d	Passageiros domésticos classe econômica embarcando na hora-pico menos conexões (a * c)	Pax	397	1,107	1,999	3,113	2,674	Valor calculado.
e	F1a (Curta distância ou longa distância)	F1a	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Baseado no tráfego e na IATA ADRM
f	F1b (Número de voos)	F1b	4 +	4 +	4 +	4 +	4 +	Pressuposto LeighFisher
g	F1 (30-min-pico no check-in para período de hora-pico)	F1	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	Baseado no tráfego e na IATA ADRM - Tabela 1 - F1, Pág 194
h	F2a (Índice de ocupação médio antes e depois da hora-pico)	F2a	80%	0.8	0.8	0.8	0.8	Pressuposto LeighFisher
i	F1a (Doméstico, curta distância ou longa distância)	F2b	Domestic	Domestic	Domestic	Domestic	Domestic	Baseado no tráfego e na IATA ADRM
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	Considerando índice de ocupação médio de 80% na hora antes/depois do período da hora-pico em % PHP (ADRM Pág 195, Tabela 2 - F2)
k	30-min-pico (d * g * i)	PHP	156	435	786	1,223	1,051	Valor calculado a partir de fórmula da IATA.
l	Tempo máximo de espera	min	10	10	10	10	10	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.1
m	Valor Intermediário IATA ADRM	S	10.0	26.0	45.0	69.0	60.0	De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195. A ser atualizado usando gráfico IATA se a utilização de CUSS for modificada.
n	Tempo médio de processamento	seg	90	90	90	90	90	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.3
o	Número exigido de balcões de check-in (m * n/120)	não	8	20	34	52	45	Considera uso compartilhado e é derivado baseado no método IATA, IATA ADRM.
p	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
q	Número de balcões de check-in a ser fornecido.	não	9	23	39	60	52	Quantidade calculada de balcões de check-in incluindo ineficiência do sistema
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	Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
s	Área total excl. fila (q * r)	m ²	119	304	515	792	686	Área calculada excluindo área de fila
t	Máximo de passageiros em fila (k * 1/30 - q)	Pax	44	123	223	348	299	30-min-pico no check-in
u	Área por passageiro	m ² /max	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 5.2
v	Área total de fila (t * u)	m ²	57	160	290	452	389	Área calculada de fila
w	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
x	Área total incl. fila (r + u) * (1 + v)	m ²	202	533	925	1,431	1,236	Área derivada incluindo área de fila, assumindo ineficiências do sistema

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

Dado de entrada para previsão
Pressuposto
Célula de cálculo
Requisito Funcional

		Histórico	Previsão				Fontes / Comentários	
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								
<i>Baseado na metodologia IATA ADRM (Pág 197)</i>								
a	Tempo médio de processamento	seq	90	90	90	90	90	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.4
b	Tempo máximo de espera	min	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.3
c	Número de balcões de check-in a ser fornecido (Cl.Econômica * 0,2)	não	2	5	8	12	11	Calculado e baseado em balcões cl. econômica por 0,2 pela metodologia ADRM, Pág 199
d	Área por unidade (2,2x6=13,2m2 excl. fila)	m ²	13.2	13.2	13.2	13.2	13.2	Área considerada de 2.2m por 6m por unidade excluindo fila
e	Área total excl. fila (c * d)	m ²	26	66	106	158	145	Área calculada excluindo área de fila
f	Máximo de passageiros na fila	Pax	6	17	31	49	42	Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixado do item c
g	Área por passageiro	m ² /pax	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.3
h	Área total de fila (f * g)	m ²	8	22	41	64	55	Área calculada incluindo área de fila
i	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
j	Área total incl. fila (e + h) * (1 + i)	m ²	40	101	169	256	230	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-5 Check-in Internacional Classe Econômica								
Balcões de Check-in Internacional Classe Econômica								
<i>Baseado na metodologia IATA ADRM (págs 194-199)</i>								
a	Percentual de passageiros internacionais viajando em classe econômica	%	88%	88%	88%	88%	88%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
b	Passageiros internacionais embarcando na hora-pico menos conexão	PHP	206	237	37	1,642	1,316	Da guia "Dados de Entrada" item 5.2
c	Percentual de passageiros usando quiosques de auto-atendimentos	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.2
d	Passageiros internacionais classe econômica embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	181	208	32	1,445	1,158	Calculado dos dados previstos
e	F1a (Curta distância ou longa distância)	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Baseado no tráfego e na IATA ADRM
f	F1b (Número de voos)	F1b	4 +	4 +	4 +	4 +	4 +	Pressuposto LeighFisher
g	F1 (30-min-pico no check-in para período de hora-pico)	F1	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	Baseado no tráfego e na IATA ADRM - Tabela 1, Pág 194
h	F2a (Índice de ocupação médio antes e depois da hora-pico)	F2a	80%	0.8	0.8	0.8	0.8	Pressuposto LeighFisher
i	F1a (Doméstico, curta distância ou longa distância)	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Short Haul	Baseado no tráfego e na IATA ADRM
j	F2 (Demanda adicional gerada por voos embarcando antes e depois do período da hora-pico)	F2	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40	De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195
k	30-min-pico (d * g * i)	Pax	76	87	14	607	486	Valor calculado a partir de fórmula da IATA
l	Tempo máximo de espera	min	10	10	10	10	10	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.4
m	Valor Intermediário IATA ADRM	S	6.0	6.5	4.0	35.0	28.0	De: Gráfico IATA ADRM, Pág 195. A ser atualizado usando gráfico IATA se a utilização de CUSS for modificada.
n	Tempo médio de processamento	seq	170	170	170	170	170	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.5
o	Número exigido de balcões de check-in (m * n/120)	não	9	10	6	50	40	Calculado baseado no método IATA, IATA ADRM, Pág 196
p	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
q	Número de balcões de check-in a ser fornecido.	não	10	11	7	55	44	Quantidade calculada de balcões de check-in incluindo ineficiência do sistema
r	Área por unidade (2,2 * 6=13,2m2 excl. fila)	m ²	13.2	13.2	13.2	13.2	13.2	Área considerada de 2.2m por 6m por unidade excluindo fila
s	Área total excl. fila (q * r)	m ²	132	145	92	726	581	Área calculada excluindo área de fila
t	Máximo de passageiros em fila (k * 1/30 - q)	Pax	16	19	-3	148	119	Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixo do item m
u	Área por passageiro	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.4
v	Área total de fila (t * u)	m ²	27	32	(5)	252	202	Calculado incluindo área de fila
w	Fator de eficiência	%	25%	25%	25%	25%	25%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
x	Área total incl. fila (r + u) * (1 + v)	m ²	199	222	109	1,222	979	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-6 Check-in Internacional Primeira Classe/Classe Executiva								
Balcões de Check-in Internacional Primeira Classe/Classe Executiva								
<i>Baseado na metodologia IATA ADRM</i>								
a	Tempo médio de processamento	seq	170	170	170	170	170	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.6
b	Tempo máximo de espera	min	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.5
c	Número de balcões de check-in a ser fornecido (Cl.Econômica * 0,2)	não	2	2	1	11	9	Calculado e baseado em balcões cl. econômica por 0,2 pela metodologia ADRM, Pág 197
d	Área por unidade (2,2*6=13,2m2 excl. fila)	m ²	13.2	13.2	13.2	13.2	13.2	Área considerada de 2.2m por 6m por unidade excluindo fila
e	Área total excl. fila (c * d)	m ²	27	30	19	146	117	Área calculada excluindo área de fila
f	Máximo de passageiros na fila	Pax	7	8	0	62	50	Calculado considerando 30-min-picos e número de balcões fixado do item c
g	Área por passageiro	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.5
h	Área total de fila (f * g)	m ²	12	14	0	105	84	Calculado incluindo área de fila
i	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
j	Área total incl. fila (e + h) * (1 + i)	m ²	45	51	22	289	231	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	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	
A-7	Check-in - Área Administrativa	m²	115	206	277	690	579	
	5m ² /Balcão							
a	Espaço back-office por balcão	m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Pressuposto LeighFisher
b	Área back-office (número de balcões * a)	m ²	115	206	277	690	579	Área calculada considerando o número total de balcões de check-in em todas as classes
A-8	Check-In Doméstico - Auto-Atendimento	m²	31	62	114	166	156	
	Check-In Doméstico - Terminais de Auto-Atendimento	unidades	4	8	14	21	20	
a	Percentual de passageiros usando quiosque de auto-atendimento	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1
b	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	523	1,457	2,631	4,096	3,519	Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
c	Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica	%	95%	95%	95%	95%	95%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
d	Número de pax hora-pico classe econômica usando quiosque de auto-atendimento (a * b * c)	pax	99	277	500	778	669	Calculado de pressupostos de percentuais de auto-atendimento
e	Tempo médio de processamento	seg	60	60	60	60	60	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.7
f	Número de quiosques de auto-atendimento de classe econômica exigidos (d * e/3600)	unidades	2	5	9	13	12	Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico
	Número de quiosques de auto-atendimento de primeira classe/classe executiva exigidos (f * 0,2)	unidades	1	1	2	3	3	Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
g	Fator de eficiência	%	30%	30%	30%	30%	30%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
i	Número total de quiosques exigido (f + g) * (1 + h)	unidades	4	8	14	21	20	Número calculado baseado na utilização do auto-atendimento
j	Área por unidade incl. fila	m ²	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	Área considerada por unidade incl. fila
k	Área total incl. fila (i * j)	m ²	31	62	114	166	156	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-9	Despacho Doméstico de Bagagem	m²	80	140	250	390	311	
	Balcões de Despacho Doméstico de Bagagem	unidades	2	4	7	11	11	
a	Percentual de passageiros usando check-in auto-atendimento	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.1
b	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	523	1,457	2,631	4,096	3,519	Da guia "Dados de Entrada" item 5.1
c	Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica	%	95%	95%	95%	95%	95%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.4
d	Percentual de passageiros domésticos com bagagem	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.1
e	Número de pax hora-pico classe econômica usando despacho de bagagem (a * b * c * d)	pax	79	221	400	623	535	Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico
f	Tempo médio de processamento	seg	60	60	60	60	60	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.9
g	Número de balcões de despacho de bagagem classe econômica exigido (e * f/3600)	unidades	2	4	7	11	9	Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico
	Número de balcões de despacho de bagagem de primeira classe/classe executiva exigidos (g * 0,2)	unidades	1	1	2	3	2	Calculado de números de unidades dedicadas de despacho de bagagens
i	Área por unidade (2,2 * 6 = 12,2m ² excl. fila)	m ²	13.2	13.2	13.2	13.2	13.2	Área considerada de 2,2m por 6m por unidade excluindo fila
j	Área total excl. fila ((g + h) * i)	m ²	40	66	119	185	145	Área calculada excluindo área de fila
k	Tempo máximo de espera - Pax classe econômica doméstico	min	10	10	10	10	10	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.2
l	Tempo máximo de espera - Pax em primeira classe e em classe executiva, doméstico	min	3	3	3	3	3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.3
m	Máximo de passageiros na fila	pax	23	43	76	119	96	Calculados dos tempos máximos de espera e de processamento
n	Área por passageiro	m ² /pax	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.2
o	Área total de fila (m * n)	m ²	29.9	55.9	98.8	154.7	124.8	Calculado incluindo área de fila
p	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
q	Área total incl. fila (j + o) * (1 + p)	m ²	80	140	250	390	311	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-10	Check-In Internacional - auto-atendimento	m²	0	0	0	0	0	
	Terminais de Check-In Internacional - auto-atendimento	unidades	0	0	0	0	0	
a	Percentual de passageiros usando quiosque de auto-atendimento	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.2
b	Passageiros internacionais embarcando na hora-pico menos conexões	PHP	206	237	37	1,642	1,316	Da guia "Dados de Entrada" item 5.2
c	Percentual de passageiros domésticos viajando em classe econômica	%	88%	88%	88%	88%	88%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
d	Número de pax hora-pico classe econômica usando quiosque de auto-atendimento (a * b * c)	pax	0	0	0	0	0	Calculado de pressupostos de percentuais de auto-atendimento
e	Tempo médio de processamento	seg	100	100	100	100	100	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.8
f	Número de quiosques de auto-atendimento de classe econômica exigidos (d * e/3600)	unidades	0	0	0	0	0	Calculado de pressupostos de percentuais de despacho de bagagens doméstico

Dado de entrada para previsão
Pressuposto
Célula de cálculo
Requisito Funcional

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

Item	Descrição	Unidade	Histórico	Previsão				Fontes / Comentários
			Atuais 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041	
	Número de quiosques de auto-atendimento de primeira classe/classe executiva exigidos (f * 0,2)	unidades	0	0	0	0	0	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
g	Fator de eficiência	%	30%	30%	30%	30%	30%	
h	Número total de quiosques exigido (f + g) * (1 + h)	unidades	0	0	0	0	0	
i	Área por unidade incl. fila	m ²	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	
j	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				Fontes / Comentários			
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	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		
	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	206	237	37	1.642		1.316	
	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	527	1,054	1,844	2,722		2,459	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
		Processadores de Segurança Doméstico	unidades	6	12	21	31		28	
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	9	23	39	60	52		
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	4	8	14	21	20		
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	104	243	423	638	569		
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	6	12	21	31	28		
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	336	672	1,176	1,736	1,568		
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	143	286	500	738	667		
n		Área por passageiro	m²/nav	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0		
o		Área de fila (m * n)	m²	143	286	500	738	667		
p		Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%		
q		Área total incl. fila (k + o) * (1 + p)	m²	527	1,054	1,844	2,722	2,459		
A-13		Segurança - Área Administrativa - Doméstico	m²	60	120	210	310	280	Área considerada de 10m² por espaço back-office Número de balcões de A-12 por espaço por processador	
	10m²/Balcão									
	a	Espaço back-office por processador	m²	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0		
	b	Área back-office (número de unidades processadores * a)	m²	60	120	210	310	280		

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	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	
A-14	Segurança - Internacional							
	Processadores de Segurança Internacional							
	<i>Pax 10min-pico do check-in * Taxa de fluxo/10min-pico * tamanho da unidade incl. fila</i>	m ²	254	254	170	1,099	846	
		unidades	3	3	2	13	10	
a	Número de balcões de check-in internacional classe econômica	unidades	10	11	7	55	44	Por cálculos anteriores para a função A-5
b	Tempo médio de processamento	seq	170	170	170	170	170	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.5
c	Número de terminais de auto-atendimento de check-in internacional classe econômica	unidades	0	0	0	0	0	Por cálculos anteriores para a função A-10
d	Tempo médio de processamento	seq	100	100	100	100	100	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.7
e	Percentual de passageiros internacionais viajando em classe executiva	%	12.0%	12.0%	12.0%	12.0%	12.0%	Da guia "Dados de Entrada" item 2.5
f	10-min-pico de demanda do check-in internacional (a * 600/b + c * 600/d) * (1 + e)	Pax	40	43	28	217	174	Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 200)
g	Tempo médio de processamento	min	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.12
h	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
i	Total unidades (f * g/10) * (1 + h)	unidades	3	3	2	13	10	Número de unidades calculado considerando ineficiências
j	Área por unidade (4,5 * 8 excl. fila)	m ²	56.0	56.0	56.0	56.0	56.0	Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal, sistema EDS, máquina de controle (screening)
k	Área total excl. fila (i * j)	m ²	168	168	112	728	560	Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
l	Tempo máximo de espera	min	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.7
m	Máximo de passageiros na fila (l * i / g)	Pax	63	63	42	271	208	Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
n	Área por passageiro	m ² /pax	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.6
o	Área de fila (m * n)	m ²	63	63	42	271	208	Área calculada para fila
p	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
q	Área total incl. fila (k + o) * (1 + p)	m ²	254	254	170	1,099	846	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-15	Segurança - Área Administrativa - Internacional							
	<i>10m² /Balcão</i>							
a	Espaço back-office por processador	m ²	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	Área considerada de 10m ² por espaço back-office
b	Área back-office (número de unidades processadores * a)	m ²	30	30	20	130	100	Número de balcões da função A-14 por espaço por balcão
A-16	Emigração							
	Balcões de Emigração - Embarques Internacionais							
	<i>Pax 10min-pico do check-in * Taxa de fluxo/10min-pico * tamanho da unidade incl. fila</i>	m ²	79	87	55	435	348	
		unidades	5	6	4	30	24	
a	Demanda em 10-min-pico do check-in internacional	Pax	40	43	28	217	174	Por cálculos anteriores para a função A-14
b	Tempo médio de processamento	min	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.13
c	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
d	Total unidades (a * b/10) * (1 + c)	unidades	5	6	4	30	24	Número de unidades calculado considerando ineficiências
e	Área por unidade (4,5m * 2m excl. fila)	m ²	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	Área considerada de 4,5m por 2m
f	Área total excl. fila (d * e)	m ²	49	54	34	270	216	Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
g	Tempo máximo de espera	min	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.8
h	Máximo de passageiros na fila (g * d / b)	Pax	23	25	16	125	100	Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
i	Área por passageiro	m ² /pax	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.6
j	Área de fila (h * i)	m ²	23	25	16	125	100	Área calculada para fila
k	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
l	Área total incl. fila (f + j) * (1 + k)	m ²	79	87	55	435	348	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
A-17	Área Administrativa - Emigração							
	<i>5m² /Mesa</i>							
a	Espaço back-office por mesa	m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Área considerada de 5m ² por espaço back-office
b	Área back-office (número de balcões * a)	m ²	27	30	19	150	120	Número de balcões da função A-16 por espaço por balcão
A-18	Saqueio Central de Embarque - Doméstico							
	<i>PHP * Área por pax * tempo de permanência + fator</i>							
a	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico	PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461	Da guia "Dados de Entrada" item 2.1
b	Nível de Serviço	LoS	C	C	C	C	C	Definição Padrão LoS IATA
c	Área por passageiro	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
d	Tempo de permanência	min.	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.9
e	Área (a * c * (d/60))	m ²	667	1,836	3,309	6,078	6,342	Área calculada com base nos passageiros, LoS e Tempo de permanência
f	Fator de eficiência	%	20%	20%	20%	20%	20%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
g	Área total (d * (1 + e))	m ²	800	2,203	3,970	7,294	7,610	Área calculada considerando ineficiências do sistema

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	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	
A-19	Saguão Central de Embarque - Internacional							
	PHP * Área por pax * tempo de permanência + fator	m ²	530	753	762	8,040	10,728	
a	Passageiros internacionais embarcando na hora-pico	PHP	260	369	373	3,941	5,259	Da guia "Dados de Entrada" item 2.2
	Nível de Serviço	LoS	C	C	C	C	C	Definição Padrão LoS IATA
b	Área por passageiro	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
c	Tempo de permanência	min.	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.10
d	Área (a * c * (d/60))	m ²	442	627	635	6,700	8,940	Área calculada com base nos passageiros, LoS e Tempo de permanência
e	Fator de eficiência	%	20%	20%	20%	20%	20%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
f	Área total (d * (1 + e))	m ²	530	753	762	8,040	10,728	Área calculada considerando ineficiências do sistema
A-20	Saguões dos Portões - Portões de Contato Domésticos							
	Portões de Contato de Embarque Doméstico - Estações de Embarque Exigidas	m ²	2,955	9,148	15,284	24,274	25,855	
	QDE Posições de Estacionamento de Contato * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho	unidades	12	33	54	84	87	
	Portões CÓDIGO C							
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C	nº	12	33	54	83	83	Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
b	Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321)	Pax	190	190	190	190	190	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação presumido	%	70%	83%	86%	87%	87%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	134	158	163	165	165	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	107	126	130	132	132	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	27	32	33	33	33	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
k	Eficiência adquirida por saguões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tamanho do saguão com portão aberto (f * g + i * j) * k	m ²	171	202	208	211	211	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
i	Área total do saguão (a * l)	m ²	2,055	6,673	11,234	17,530	17,550	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
m	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
n	Tempo considerado de embarque	min	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
o	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
q	Número de estações de embarque (a * p)	unidades	12	33	54	83	83	Valor calculado com base no número de portões
r	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
s	Área exigida por estação de embarque (q * r)	m ²	900	2,475	4,050	6,225	6,225	Valor calculado com base no número de pódios de portões
	Portões CÓDIGO E							
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E	nº	0	0	0	1	4	Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
b	Máximo de passageiros para aeronave Código E (A330-300 ou B777-300ER)	Pax	400	400	400	400	400	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação presumido	%	70%	83%	86%	87%	87%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
d	Passageiros por aeronave voo doméstico Código E	Pax	282	333	342	347	348	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	225	266	274	278	278	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	56	67	68	69	70	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
k	Eficiência adquirida por saguões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tamanho do saguão com portão aberto (f * g + i * j) * k	m ²	360	426	438	445	445	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
i	Área total do saguão (a * l)	m ²	0	0	0	445	1,781	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
m	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
n	Tempo considerado de embarque	min	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
o	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
q	Número de estações de embarque (a * p)	unidades	0	0	0	1	4	Valor calculado com base no número de portões
r	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
s	Área exigida por estação de embarque (q * r)	m ²	0	0	0	75	300	Valor calculado com base no número de pódios de portões

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	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	
A-21	Saquião Doméstico - Espaço de Circulação	m²	3,445	9,474	15,503	24,308	25,743	
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C	nº	12	33	54	83	83	Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
b	Envergadura máxima para aeronaves Código C	m	36	36	36	36	36	Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
c	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E	nº	0	0	0	1	4	Da guia "Dados de Entrada" item 6.1
d	Envergadura máxima para aeronaves Código E	m	65	65	65	65	65	Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
e	Distância exigido entre pontas de asas	m	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	Pressuposto
f	Fachada exiada do terminal (a * b + c * d) + e * (a + c)	m	522	1,436	2,349	3,683	3,901	Calculado a partir do número de portões e envergadora das aeronaves típicas utilizando
g	Comprimento da ala doméstica (f / 2)	m	261	718	1,175	1,842	1,950	Considera que a ala está com carga dobrada
h	Largura da ala	m	12	12	12	12	12	Pressuposto para porção de circulação da ala
i	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
j	Espaço total exigido para circulação na ala q * h * (1 + i)	m ²	3,445	9,474	15,503	24,308	25,743	Valor calculado com base no número de portões
A-22	Saguões dos Portões - Portões de Contato Internacionais	m²	322	846	940	8,402	12,142	
	Portões de Contato de Embarque Internacional Exigidos - Estações de Embarque	unidades	1	2	3	26	37	
	<i>QDE Posições de Estacionamento de Contato * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho</i>							
a	Portões CÓDIGO C							
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C	nº	0	1	1	8	9	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
b	Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321)	Pax	190	190	190	190	190	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação presumido	%	45%	87%	89%	90%	91%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	86	165	169	172	172	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	100%	100%	100%	100%	100%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	86	165	169	172	172	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	0	0	0	0	0	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
k	Eficiência adquirida por saquões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tamanho do saquião com portão aberto (f * q + i * j) * k	m ²	117	224	230	234	234	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
i	Área total do saquião (a * l)	m ²	0	224	230	1,869	2,105	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
m	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
n	Tempo considerado de embarque	min	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
o	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
q	Número de estações de embarque (a * p)	unidades	0	1	1	8	9	Valor calculado com base no número de portões
r	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
s	Área exigida por estação de embarque (q * r)	m ²	0	75	75	600	675	Valor calculado com base no número de pódios de portões
b	Portões CÓDIGO E							
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional	nº	1	1	1	8	12	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
b	Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER)	Pax	400	400	400	400	400	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação presumido	%	45%	87%	89%	90%	91%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
d	Passageiros por aeronave Código E, voo internacional (b * c)	Pax	181	347	356	362	362	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	100%	100%	100%	100%	100%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	181	347	356	362	362	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	0	0	0	0	0	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
k	Eficiência adquirida por saquões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tamanho do saquião aberto (f * g + i * j) * k	m ²	247	472	485	492	492	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
i	Área total do saquião (a * l)	m ²	247	472	485	3,934	5,908	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
m	Tempo considerado de retorno de aeronaves	min	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
n	Tempo considerado de carregamento de aeronaves	min	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
o	Tempo considerado de processamento de verificação de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
q	Número de estações de embarque (a * p)	unidades	1	1	2	16	24	Valor calculado com base no número de portões
r	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
s	Área exigida por estação de embarque (q * r)	m ²	75	75	150	1,200	1,800	Valor calculado com base no número de pódios de portões

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	Fontes / Comentários
c Portões CÓDIGO F								
a	Demanda no posição de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional	nº	0	0	0	1	2	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
b	Máximo de passageiros para aeronave Código F (A380-900)	Pax	550	550	550	550	550	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação presumido	%	45%	87%	89%	87%	91%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
d	Passageiros por aeronave Código F, voo internacional (b * c)	Pax	249	477	490	477	498	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho da
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	100%	100%	100%	100%	100%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	249	477	490	477	498	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
q	Área por passageiro sentado	m ² /nav	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	0	0	0	0	0	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
k	Eficiência adquirida por saguões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tamanho do saguão com portão aberto (f * q + i * j) * k	m ²	339	649	667	649	677	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
i	Área total do saguão (a * l)	m ²	0	0	0	649	1,354	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
m	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	90.0	90.0	90.0	90.0	90.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
n	Tempo considerado de embarque	min	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
o	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
q	Número de estações de embarque (a * p)	unidades	0	0	0	2	4	Valor calculado com base no número de portões
r	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
s	Área exigida por estação de embarque (q * r)	m ²	0	0	0	150	300	Valor calculado com base no número de pódios de portões
A-23 Ala Internacional - Espaço de Circulação			m ² 479	766	766	6,702	9,481	
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C	nº	0	1	1	8	9	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
b	Envergadura máxima para aeronaves Código C	m	36	36	36	36	36	Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
c	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código E	nº	1	1	1	8	12	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
d	Envergadura máxima para aeronaves Código E	m	65	65	65	65	65	Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
e	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves voo internacional	nº	0	0	0	1	2	Da guia "Dados de Entrada" item 6.2
f	Máximo de passageiros para aeronave Código F	m	80	80	80	80	80	Pela definição IATA do Código de Referência do Aeródromo
g	Distância mínima entre pontas de asa	m	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	Pressuposto
h	Fachada exigida do terminal (a * b + c * d + e * f) + q * (a + c + e)	m	73	116	116	1,016	1,437	Calculado a partir do número de portões e envergadura das aeronaves típicas utilizando
i	Comprimento da ala internacional (f / 2)	m	36	58	58	508	718	Considera que a ala está com carga dobrada
j	Largura da ala	m	12	12	12	12	12	Pressuposto para porção de circulação da ala
k	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
l	Espaço total exigido para circulação na ala i * j * (1 + k)	m ²	479	766	766	6,702	9,481	Valor calculado com base no número de portões

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	Fontes / Comentários
A-24 Saquões dos Portões - Portões de Ônibus Domésticos								
Portões de Ônibus do Embarque Doméstico Exigidos - Estações de Embarque		m ²	1,057	2,990	5,630	10,621	11,797	
<i>QDE Posições de Estacionamento Remotos * Pax max @70% @ %sentados * Tamanho do</i>		unidades	8	21	39	72	79	
Portões CÓDIGO C								
a	Demanda de posições de estacionamento de contato para aeronaves domésticas Código C	nº	8	21	39	71	77	Da guia "Dados de Entrada" item 6.3
b	Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321)	Pax	190	190	190	190	190	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação considerado	%	70%	83%	86%	87%	87%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	134	158	163	165	165	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	107	126	130	132	132	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	27	32	33	33	33	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
k	Eficiência adquirida por saquões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tempo de permanência médio	min	20	20	20	20	20	Pressuposto LeighFisher
m	Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60	m ²	57	67	69	70	70	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
n	Área total do saquão (a * m)	m ²	457	1,415	2,705	4,998	5,427	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
o	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
p	Tempo considerado de embarque	min	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
q	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
s	Número de estações de embarque (a * r)	unidades	8	21	39	71	77	Valor calculado com base no número de portões
t	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	Área considerada exigida por pódio de portão
u	Área exigida por estação de embarque (s * t)	m ²	600	1,575	2,925	5,325	5,775	Valor calculado com base no número de pódios de portões
Portões CÓDIGO E								
a	Demanda de posições de estacionamento remota para aeronaves domésticas Código E	nº	0	0	0	1	2	Da guia "Dados de Entrada" item 6.3
b	Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER)	Pax	400	400	400	400	400	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação considerado	%	70%	83%	86%	87%	87%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.4
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	282	333	342	347	348	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	225	266	274	278	278	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.7
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	56	67	68	69	70	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.8
k	Eficiência adquirida por saquões abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tempo de permanência médio	min	30	30	30	30	30	Pressuposto LeighFisher
m	Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60	m ²	180	213	219	222	223	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
n	Área total do saquão (a * m)	m ²	0	0	0	222	445	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
o	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
p	Tempo considerado de embarque	min	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
q	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
s	Número de estações de embarque (a * r)	unidades	0	0	0	1	2	Valor calculado com base no número de portões
t	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	Área considerada exigida por pódio de portão
u	Área exigida por estação de embarque (s * t)	m ²	0	0	0	75	150	Valor calculado com base no número de pódios de portões

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	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	
A-25	Saques dos Portões - Portões de Ônibus Internacionais							
	Portões de Ônibus do Embarque Internacional Exigidos - Estações de Embarque							
	<i>QDE Posições de Estacionamento Remotos * Pax max @80% @ %sentados * Tamanho do</i>							
a	Portões CÓDIGO C							
a	Demanda na posição de estacionamento de contato para aeronaves internacionais Código C	nº	0	1	2	10	11	Da guia "Dados de Entrada" item 6.4
b	Máximo de passageiros por aeronave Código C (Airbus A321)	Pax	180	180	180	180	180	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação considerado	%	45%	45%	45%	45%	45%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	82	82	82	82	82	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	100%	100%	100%	100%	100%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	82	82	82	82	82	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	0	0	0	0	0	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
k	Eficiência adquirida por saques abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tempo de permanência médio	min	45	45	45	45	45	Pressuposto LeighFisher
m	Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60	m ²	83	83	83	83	83	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
n	Área total do saquão (a * m)	m ²	0	83	166	832	916	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
o	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
p	Tempo considerado de embarque	min	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
q	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
s	Número de estações de embarque (a * r)	unidades	0	1	2	10	11	Valor calculado com base no número de portões
t	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
u	Área exigida por estação de embarque (s * t)	m ²	0	75	150	750	825	Valor calculado com base no número de pódios de portões
a	Portões CÓDIGO E							
a	Demanda na posição de estacionamento de contato para aeronaves internacionais Código C	nº	1	1	1	2	3	Da guia "Dados de Entrada" item 6.4
b	Máximo de passageiros para aeronave Código E (B747-800 ou B777-300ER)	Pax	400	400	400	400	400	Do Manual Técnico da Aeronave
c	Índice de ocupação considerado	%	45%	45%	45%	45%	45%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.5
d	Passageiros por aeronave Código C, voo doméstico (b * c)	Pax	181	181	181	181	181	Passageiros calculados com base no índice de ocupação considerado e tamanho das
e	Percentual considerado de passageiros sentados	%	100%	100%	100%	100%	100%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.12
f	Passageiros sentados (d * e)	Pax	181	181	181	181	181	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
g	Área por passageiro sentado	m ² /pax	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.9
h	Percentual considerado de passageiros em pé	%	0%	0%	0%	0%	0%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 1.11
i	Passageiros em pé (d * h)	Pax	0	0	0	0	0	Valor calculado com base no pressuposto de pax sentados
j	Área por passageiro em pé	m ² /pax	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.10
k	Eficiência adquirida por saques abertos	%	80%	80%	80%	80%	80%	Da guia "Taxas de Processamentos", item 4.11
l	Tempo de permanência médio	min	30	30	30	30	30	Pressuposto LeighFisher
m	Tamanho do saquão com portão aberto (f * g + i * j) * k * l/60	m ²	123	123	123	123	123	Área calculada com base na Definição de Padrão LoS IATA
n	Área total do saquão (a * m)	m ²	123	123	123	247	370	Valor calculado com base no número de portões, número de passageiros e requisitos de
o	Tempo médio de turnaround de aeronaves	min	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	Tempo considerado de retorno de aeronaves
p	Tempo considerado de embarque	min	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	Tempo considerado de carregamento de aeronaves
q	Tempo considerado de processamento verificação de cartão de embarque	min	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	Da guia "Taxas de Processamentos", item 3.14
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	Área calculada com base nos números de passageiros e tempo de processamento
s	Número de estações de embarque (a * r)	unidades	1	1	1	2	3	Valor calculado com base no número de portões
t	Área considerada por pódio de estação de embarque	m ²	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	Área considerada exigida por pódio de portão
u	Área exigida por estação de embarque (s * t)	m ²	75	75	75	150	225	Valor calculado com base no número de pódios de portões

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

	Dado de entrada para previsão
	Pressuposto
	Célula de cálculo
	Requisito Funcional

		Histórico	Previsão					
		Atuais 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041		
Item	Descrição	Unidade	Fontes / Comentários					
A-26	Áreas Operacionais de Triagem de Baqaqem Embarcada	m²	7,760	17,008	21,255	45,988	52,185	
	Esteiras de triagem	unidades	3	7	9	18	20	
	PHP * bag/pax / Taxa de fluxo * tamanho da unidade incl. circulação							
a	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico	PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461	Da quia "Dados de Entrada" item 2.1
b	Bagaqens por pax doméstico	Bagaqens	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	Da quia "Taxas de Processamentos", item 2.1
c	Passageiros internacionais embarcando na hora-pico	PHP	260	369	373	3,941	5,259	Da quia "Dados de Entrada" item 2.2
d	Bagaqens por pax internacional	Bagaqens	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	Da quia "Taxas de Processamentos", item 2.2
e	Total de bagaqens por hora (a * b + c * d)	Bagaqens	1,018	2,282	3,674	11,633	13,857	Número de bagaqens calculado a ser triado
f	Média de assentos / MTA doméstico		128	129	158	191	196	Da quia "Dados de Entrada" item 1.6
g	Índice de ocupação médio para MTAs domésticos		70%	83%	86%	87%	87%	Da quia "Dados de Entrada" item 1.4
h	Média de Pax / MTA doméstico	Pax / ATM	90	107	136	166	170	Calculado com base na média de assentos e índice de ocupação para MTAs domésticos
i	Número total de voos domésticos em uma hora-pico (a / f)	ATMs	9	21	29	44	44	Número calculado de MTAs domésticos
j	Média de assentos / MTA internacional		229	230	237	288	295	Da quia "Dados de Entrada" item 1.7
k	Índice de ocupação médio para MTAs internacionais		45%	87%	89%	90%	91%	Da quia "Dados de Entrada" item 1.5
l	Média de Pax / MTA internacional	Pax / ATM	175	175	175	173	175	Calculado com base na média de assentos e índice de ocupação para MTAs internacionais
m	Número total de voos internacionais em uma hora-pico (c / h)	ATMs	2	3	3	23	31	Número calculado de MTAs internacionais
n	Fator de surto para vôos domésticos para 3 horas-pico doméstico	%	150%	150%	150%	150%	150%	Pressuposto LeighFisher
o	Número de voos domésticos em 3 horas-pico (g * j)	ATMs	14	32	44	66	66	Número calculado baseado no aumento
p	Fator de surto para vôos internacionais para 3 horas-pico internacional	%	110%	110%	110%	110%	110%	Pressuposto LeighFisher
q	Número de voos internacionais em 3 horas-pico (i * l)	ATMs	3	4	4	26	35	Número calculado baseado no aumento
r	Número de voos por esteira de triagem doméstica em um período de três horas	ATMs	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	Pressuposto LeighFisher
s	Número de esteiras domésticas exigido (n / k)	unidades	2	5	7	10	10	Número calculado de esteiras
t	Número de voos por esteira de triagem internacional em um período de três horas	ATMs	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	Pressuposto LeighFisher
u	Número de esteiras domésticas exigido (m / p)	unidades	1	2	2	8	10	Número calculado de esteiras
v	Area por esteira de triagem doméstica	m²	1,280	1,280	1,280	1,280	1,280	Considerando 80m de comprimento de apresentação
w	Area total para esteiras de triagem domésticas incl. circulação (o * r)	m²	2,560	6,400	8,960	12,800	12,800	Area calculada
x	Area por esteira de triagem internacional	m²	1,920	1,920	1,920	1,920	1,920	Considerando 120m de comprimento de apresentação
y	Area total para esteiras de triagem internacional incl. circulação (q * t)	m²	1,920	3,840	3,840	15,360	19,200	Area calculada
z	Total de esteiras de triagem (o + q)	unidades	3	7	9	18	20	Somatória calculada
aa	Número de corredores de circulação	unidades	4	8	10	19	21	Número calculado
bb	Area de circulação por corredor	unidades	416	416	416	416	416	Considerando (36+8+8)m por comprimento de corredor x 8m largura
cc	Area total de circulação (w * x)	m²	1,664	3,328	4,160	7,904	8,736	Area calculada
dd	Número de carrinhos necessários por vôo doméstico	unidades	3	3	3	3	3	Pressuposto LeighFisher
ee	Número de carrinhos necessários por vôo internacional	unidades	10	10	10	10	10	Pressuposto LeighFisher
ff	Número total de carrinhos exigido para lidar com pico de 3 horas	unidades	47	93	117	362	442	Exigência derivada
gg	Percentual de carrinhos a serem estacionados na esteira	%	50%	50%	50%	50%	50%	Pressuposto LeighFisher
hh	Area de estacionamento por carrinho	m²	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	Pressuposto LeighFisher
ii	Area total de estacionamento de carrinhos (bb * cc * dd)	m²	289	572	720	2,226	2,718	Area calculada
jj	Area total (s + u + y + ee)	m²	6,433	14,140	17,680	38,290	43,454	Area calculada
kk	Fator de eficiência	%	20%	20%	20%	20%	20%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
ll	Area total	m²	7,720	16,968	21,215	45,948	52,145	Area derivada considerando o fator de eficiência
mm	Número de posições de triagem OGG	posições	2	2	2	2	2	Considera-se duas esteiras, uma para voos internacionais e uma para domésticos
nn	Área de descarregamento de esteiras OGG	m²	40	40	40	40	40	Considera uma esteira de 5m para descarregamento e um espaço de 4m de largura para

A. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - EMBARQUE

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	
A-27	Áreas Administrativas de Triagem de Bagagem Embarcada	m²	30	70	90	180	200	
	<i>10m² / Posição</i>							
a	Espaço back-office por esteira de triagem	m ²	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	Área considerada de 10m ² por espaço back-office Número de balcões da função A-26 por espaço por esteira de triagem
b	Área de back-office (número de esteiras * a)	m ²	30	70	90	180	200	
A-28	Raio-X em linha (Pós Check-in)	m²	360	720	1,080	3,240	3,840	
	Posições de Triagem - Raio-X em linha	unidades	3	6	9	27	32	
	<i>PHP * bag/pax / Taxa de fluxo + fator eff * tamanho da unidade incl. circulação</i>							
a	Passageiros domésticos embarcando na hora-pico	PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461	Da guia "Dados de Entrada" item 2.1 Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.1
b	Bagagens por pax doméstico	Bagagens	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	
c	Passageiros internacionais embarcando na hora-pico	PHP	260	369	373	3,941	5,259	Da guia "Dados de Entrada" item 2.2 Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.2
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	1,018	2,282	3,674	11,633	13,857	Número de bagagens calculado a ser controlado Da guia "Taxas de Processamentos", item 2.6
f	Capacidade da unidade	bagagens/unidade	500	500	500	500	500	
g	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema Unidades calculadas considerando ineficiências do sistema
h	Total de unidades de raio-x em linha (e / f)*(1 + g)	unidades	3	6	9	27	32	
i	Área por unidade (incl. fila)	m ²	120	120	120	120	120	Estimativa LeighFisher baseada em consulta a especialista em bagagens Área calculada incluindo circulação
j	Área total operacional incl. circulação (h * i)	m ²	360	720	1,080	3,240	3,840	
A-29	Raio-X em linha - Áreas Administrativas de Bagagem	m²	30	60	90	270	320	
	<i>10m² / Posição</i>							
a	Espaço back-office por unidade	m ²	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	Área considerada de 10m ² por espaço back-office Número de unidades da função A-28 por espaço por unidade
b	Área de back-office (número de unidades * a)	m ²	30	60	90	270	320	
Área Total para Embarques		m²	20,983	50,093	74,372	159,599	177,738	

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

	Dado de entrada para previsão
	Pressuposto
	Celula de calculo
	Requisito funcional

		Histórico	Previsão					
Item	Descrição	Unidade	Atuais 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041	Fontes / Comentários
B-1	Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Internacional	m²	479	766	766	6,702	9,481	Inclui espaço de circulação para passageiros que utilizam portões de contato e remotos
	Comprimento exigido da ala * largura + % fator							
a	Comprimento da ala internacional	m	36	58	58	508	718	Comprimento da ala calculado para a função A-23
b	Largura de circulação	m	12	12	12	12	12	Pressuposto para porção de circulação da ala
c	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
d	Área total a * b * (1 + c)	m²	479	766	766	6,702	9,481	Área calculada
B-2	Área de Circulação Desembarque Lado Ar - Doméstico	m²	3.445	9.474	15.503	24.308	25.743	Inclui espaço de circulação para passageiros que utilizam portões de contato e remotos
	Comprimento exigido da ala * largura + % fator							
a	Comprimento da ala doméstica	m	261	718	1,175	1,842	1,950	Comprimento da ala calculado para a função A-23
b	Largura de circulação	m	12	12	12	12	12	Pressuposto para área de circulação da ala
c	Fator de eficiência	%	10%	10%	10%	10%	10%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
d	Área total a * b * (1 + c)	m²	3.445	9.474	15.503	24.308	25.743	Área calculada
B-3	Segurança de Conexão - Doméstico para Internacional	m²	92	184	277	1,291	2,028	
	Segurança de Conexão - Doméstico para Internacional	unidades	1	2	3	14	22	
	Pax pico * Taxa de fluxo/pico * tamanho da unidade incl. fila							
a	Passageiros em trânsito hora-pico - Doméstico para Internacional	PHP	41	114	308	1,511	2,365	Da guia "Dados de Entrada" item 4.6
b	Tempo médio de processamento	min	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	Da guia "Taxas de Processamento", item 5.1
c	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
d	Total unidades (a * b / 60) *(1+ c)	unidades	1	2	3	14	22	Calculado incluindo ineficiência do sistema
e	Área por unidade (36m2 excl. fila)	m²	56.0	56.0	56.0	56.0	56.0	Considerada área de 7m por 8m para cada estação de segurança incluindo estrutura de metal,
f	Área total excl. fila (d*e)	m²	56	112	168	784	1,232	Área calculada excluindo fila
g	Tempo máximo de espera	min	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 1.7
h	Máximo de passageiros na fila (g * d /b)	Pax	21	42	63	292	458	Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 201)
i	Área por passageiro	m²	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
j	Área total de fila (h * i)	m²/100x	21	42	63	292	458	Área calculada de fila
k	Área total (f + j)	m²	77	154	231	1,076	1,690	Área calculada total
l	Fator de flexibilidade	%	20%	20%	20%	20%	20%	Pressuposto LeighFisher
m	Área total k * (1 + l)	m²	92	184	277	1,291	2,028	Área total
B-4	Área Administrativa Segurança de Conexão Doméstico-Internacional	m²	6	12	18	84	132	
	5m² /Balcão							
a	Espaço back-office por balcão	m²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Pressuposto
b	Área de back-office (balcão * a)	m²	5	10	15	70	110	Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade
c	Fator de flexibilidade	%	20%	20%	20%	20%	20%	Da função B-5
d	Área total b * (1 + c)	m²	6	12	18	84	132	Área total
B-5	Emigração - Doméstico para Internacional	m²	8	23	62	305	478	
	Balcões de Emigração - Embarques Internacionais	unidades	0	1	3	13	20	
	Pax pico * Taxa de fluxo (em min)/60min * tamanho da unidade incl. fila							
a	Passageiros em trânsito hora-pico - Doméstico para Internacional	Pax	41	114	308	1,511	2,365	Da guia "Dados de Entrada" item 4.6
b	Tempo médio de processamento	min	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	Da guia "Taxas de Processamento", item 3.14
c	Fator de eficiência	%	20%	20%	20%	20%	20%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
d	Total unidades (a * b / 60) *(1+ c)	unidades	0	1	3	13	20	Número de unidades calculado considerando ineficiências
e	Área por unidade (4,5m * 2m excl. fila)	m²	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	Área considerada de 4,5m por 2m
f	Área total excl. fila (d * e)	m²	3	9	23	114	179	Área calculada baseando-se no número de unidades e área por unidade
g	Tempo máximo de espera	min	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 1.8
h	Máximo de passageiros na fila (g * d / b)	Pax	4	11	31	151	236	Calculado a partir da metodologia IATA ADRM (Pág 203)
i	Área por passageiro	m²/100x	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 4.6
j	Área de fila (h * i)	m²	4	11	31	151	236	Área calculada para fila
k	Fator de eficiência	%	15%	15%	15%	15%	15%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
l	Área total incl. fila (f + j) * (1 + k)	m²	8	23	62	305	478	Área calculada incluindo área de fila, considerando ineficiências do sistema
B-6	Área Administrativa Emigração - Doméstico para Internacional	m²	2	5	13	63	99	
	5m² /Mesa							
a	Espaço back-office por unidade	m²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	Área considerada de 5m² por espaço back-office
b	Área de back-office (número de unidades * a)	m²	2	5	13	63	99	Número de unidades de B-7 por espaço por unidade

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	92	92	92	738	1,383
unidades	1	1	1	8	15
PHP	13	18	28	788	1,578
min	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48
%	15%	15%	15%	15%	15%
unidades	1	1	1	8	15
m ²	56.0	56.0	56.0	56.0	56.0
m ²	56	56	56	448	840
min	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Pax	21	21	21	167	313
m ²	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
m ² /max	21	21	21	167	313
m ²	77	77	77	615	1,153
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	92	92	92	738	1,383

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

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	6	6	6	48	90
m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
m ²	5	5	5	40	75
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	6	6	6	48	90

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

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	75	105	105	870	1,020
unidades	5	7	7	58	68
PHP	247	351	345	3,153	3,681
min	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
%	10%	10%	10%	10%	10%
unidades	5	7	7	58	68
m ²	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0
m ²	40	56	56	464	544
min	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
Pax	35	49	49	406	476
m ² /max	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
m ²	35	49	49	406	476
m ²	75	105	105	870	1,020

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

B-10 Área Administrativa - Imigração

5m² /Balcão

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

m ²	25	35	35	290	340
m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
m ²	25	35	35	290	340

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

B-11 Área Operacional - Alfândega

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

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

m ²	5	18	36	82	90
mppa	5.4	18.0	35.6	82.3	89.9
m ²	154	514	1,018	2,350	2,568

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

B-12 Área Administrativa - Alfândega

25% de Área Operacional - Alfândega

a	Espaço de back-office por m ² operacional
b	Área de back-office

m ²	1	4	9	21	22
m ²	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
m ²	1	4	9	21	22

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

■ Dado de entrada para previsao
■ Pressuposto
■ Celula de calculo
■ Requisito Funcional

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

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	539	1,483	2,570	3,778	3,153	Da guia "Dados de Entrada" item 5.4
b	Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem estreita	%	100%	100%	100%	100%	98%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.8
c	Proporção de pax desembarcando por aeronave de fuselagem larga	%	0%	0%	0%	0%	2%	Da guia "Dados de Entrada" item 1.9
d	Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem estreita	min	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 2.7
e	Tempo de ocupação de dispositivos de fuselagem larga	min	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	Da guia "Taxas de Processamento", item 2.8
f	Número médio de pax por fuselagem estreita	pax	100	100	100	100	100	Baseado em IATA ADRM Pág 209
g	Número médio de pax por fuselagem larga	pax	320	320	320	320	320	Baseado em IATA ADRM Pág 209

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

Esteiras consideradas NB (a*b*d)/(60*f)/2

Fator de eficiência

Total de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita h * (1 + i)

Tamanho da unidade incl. fila (esteira 75m x 5m x 3m incluindo área da esteira)

Área total (j * k)

h	Esteiras consideradas NB (a*b*d)/(60*f)/2	nº	1	2	4	5	4	Número calculado de unidades NB considerando-se 60m de comprimento de esteira
i	Fator de eficiência	%	5%	5%	5%	5%	5%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
j	Total de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita h * (1 + i)	nº	2	3	5	6	5	Quantidade calculada de esteiras de Restituição de bagagem fuselagem estreita incluindo
k	Tamanho da unidade incl. fila (esteira 75m x 5m x 3m incluindo área da esteira)	m ²	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125	Tamanho da unidade considerando-se 75m x 5m x 3m e largura da esteira)
l	Área total (j * k)	m ²	2,250	3,375	5,625	6,750	5,625	Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Fuselagem Larga (considerando 90m de comprimento de esteira)

Esteiras de Restituição de bagagem WB (a*c'e)/(60*g)

Fator de eficiência

Total esteiras fuselagem larga m * (1 + n)

Tamanho da unidade incl. fila (90m x 5m x 3m incluindo área da esteira)

Área total (o * p)

m	Esteiras de Restituição de bagagem WB (a*c'e)/(60*g)	nº	0	0	0	1	1	Número calculado de unidades WB considerando-se 90m de comprimento de esteira
n	Fator de eficiência	%	5%	5%	5%	5%	5%	LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema
o	Total esteiras fuselagem larga m * (1 + n)	nº	0	0	0	2	2	Número derivado de esteiras de Restituição de bagagem de fuselagem estreita incluindo ineficiência
p	Tamanho da unidade incl. fila (90m x 5m x 3m incluindo área da esteira)	m ²	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	Tamanho da unidade considerando-se 90m x 5m x 3m e largura da esteira)
q	Área total (o * p)	m ²	0	0	0	2,700	2,700	Área calculada baseando-se no número de unidades x área por unidade

Bagagem de grandes dimensões

Esteiras de Restituição de bagagem de grandes dimensões

Tamanho da unidade incl. filas e raio-x por esteira

Área total (r * s)

Área total (l + q + t)

Total de esteiras

r	Esteiras de Restituição de bagagem de grandes dimensões	nº	1	1	1	1	1	Pressuposto
s	Tamanho da unidade incl. filas e raio-x por esteira	m ²	30	30	30	30	30	Considera uma esteira de 5m e um espaço de 6m de largura para Restituição por pax
t	Área total (r * s)	m ²	30	30	30	30	30	Área calculada baseando-se no número de esteiras OOG x unidade de área
u	Área total (l + q + t)	m ²	2,280	3,405	5,655	9,480	8,355	Área total calculada
v	Total de esteiras	nº	3	4	6	9	8	Somatório de esteiras de fuselagem estreita, fuselagem larga e OOG internacionais

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

	Dado de entrada para previsao
	Pressuposto
	Celula de calculo
	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

	Histórico Atuais	5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos
m ²	2,730	4,980	4,980	12,405	12,630
unidades	0	2	2	5	4
unidades	2	2	2	5	6
unidades	1	1	1	1	1

PHP	247	351	345	3,153	3,681
%	0%	62%	63%	58%	46%
%	100%	38%	37%	42%	54%
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	0	1	1	4	3
%	10%	10%	10%	10%	10%
nº	0	2	2	5	4
m ²	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
m ²	0	2,250	2,250	5,625	4,500
nº	1	1	1	4	5
%	10%	10%	10%	10%	10%
nº	2	2	2	5	6
m ²	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350
m ²	2,700	2,700	2,700	6,750	8,100
nº	1	1	1	1	1
m ²	30	30	30	30	30
m ²	30	30	30	30	30
m ²	2,730	4,980	4,980	12,405	12,630
nº	3	5	5	11	11

- 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

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
c Área total $(a * b + c * d)$

m ²	500	800	1,000	2,150	2,100
nº	2	5	7	11	9
m ²	100	100	100	100	100
nº	2	2	2	7	8
m ²	150	150	150	150	150
m ²	500	800	1,000	2,150	2,100

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)

	Histórico Atuais	Previsão			
		5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos
m ²	8	8	8	210	420
unidades	1	1	1	28	56
PHP	13	18	28	788	1,578
min	2	2	2	2	2
%	5%	5%	5%	5%	5%
unidades	1	1	1	28	56
m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
m ²	5	5	5	140	280
min	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Pax	3	3	3	70	140
m ² /max	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
m ²	3	3	3	70	140
m ²	8	8	8	210	420

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

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)

m ²	5	5	5	140	280
m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
m ²	5	5	5	140	280

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

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)

m ²	92	92	92	738	1,383
unidades	1	1	1	8	15
PHP	13	18	28	788	1,578
min	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48
%	15%	15%	15%	15%	15%
unidades	1	1	1	8	15
m ²	56.0	56.0	56.0	56.0	56.0
m ²	56	56	56	448	840
min	10	10	10	10	10
Pax	21	21	21	167	313
m ²	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
m ² /max	21	21	21	167	313
m ²	77	77	77	615	1,153
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	92	92	92	738	1,383

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

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)

m ²	6	6	6	48	90
m ²	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
m ²	5	5	5	40	75
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	6	6	6	48	90

Pressuposto
Área calculada considerando-se o número de unidades x área por unidade
Da função B-9
Área total

B-20 Área Desembarque incl. Circulação Lado Terra

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

- 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)

m ²	886	2,080	3,309	7,038	6,023
PHP	773	1,816	2,888	6,142	5,257
PHP	773	1,816	2,888	6,142	5,257
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	886	2,080	3,309	7,038	6,023

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

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

B. FUNÇÕES PRIMÁRIAS - DESEMBARQUE/CONEXÃO

		Histórico	Previsão						
		Atuais	5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos			
B-21 Áreas Operacionais de Bagagem Desembarcada									
Número de Unidades de Processamento de Manuseio de Bagagem Desembarcada									
<i>PHP * bag/pax / Taxa de fluxo * 150m² tamanho da unidade incl. circulação * Esteiras de</i>									
<i>Restituição de Bagagem NB ou WB ou de grandes dimensões</i>									
a	Passageiros de desembarque doméstico hora-pico	829	2,282	4,113	7,555	7,883		Da guia "Dados de Entrada" itens 3.1	
b	Passageiros de desembarque internacional hora-pico	260	369	373	3,941	5,259		Da guia "Dados de Entrada" itens 3.2	
c	Bagagens por pax - Doméstico	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8		Da guia "Taxas de Processamento", item 2.3	
d	Bagagens por pax - Internacional	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		Da guia "Taxas de Processamento", item 2.4	
e	Total de bagagens por hora (a * b + c * d)	1,053	2,379	3,850	11,956	14,195		Número de bagagens calculado baseado em suposições	
f	Tempo de processamento por bagagem	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2		Da guia "Taxas de Processamento", item 2.11	
g	Fator de eficiência	10%	10%	10%	10%	10%		LeighFisher considerou o fator de "ineficiência" do sistema	
h	Número de Unidades de Processamento de Manuseio de Bagagem Desembarcada (e * f /60)	4	9	15	44	53		Unidades calculadas incluindo ineficiências do sistema	
i	Área por posição de descarregamento incl. circulação	150	150	150	150	150		Por padrões internacionais	
j	Esteiras de Restituição de bagagem (NB+WB)	4	7	9	18	17		Número total de esteiras de entrada derivado anteriormente	
k	Total posições de descarregamento (i * j)	8	14	18	36	34		Número calculado considerando duas posições de descarregamento por esteira	
l	Área total de descarregamento (i * k)	1,200	2,100	2,700	5,400	5,100		Consulte o consultor de projeto de bagagem para o cálculo refinado	
m	Número de posições de triagem OGG	2	2	2	2	2		Considera-se duas esteiras, uma para voos internacionais e uma para domésticos	
n	Área de descarregamento de esteiras OGG incl. raio-X	60	60	60	60	60		Considera uma esteira de 5m e um espaço de 4m de largura para descarregamento, incluindo esteira e 10 m ² para unidade de raio-X, para cada posição	
B-22 Áreas Administrativas de Bagagem Desembarcada									
<i>Considerando 20m² /posição de unidade</i>									
a	Espaço back-office por posição	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0		Pressuposto	
b	Área de back-office (posições * a)	176	308	396	792	748		Área calculada considerando-se no número de unidades x área por unidade	
B-23 Controle alfandegário incluindo Unidade de Raio-X									
<i>Posições de descarregamento * 100m² tamanho da unidade incl. circulação</i>									
a	Total de posições de descarregamento	4	8	8	20	20		Baseado em posições de descarregamento derivadas, excl. esteiras OGG	
b	Total de unidades de raio-X	4	8	8	20	20		Considerando uma unidade de raio-X simples por posição de descarregamento	
c	Área por unidade	100	100	100	100	100		Pressuposto LeighFisher com base em condições observadas em outros aeroportos	
d	Área total (b * c)	400	800	800	2,000	2,000		Consulte o consultor de projeto de bagagem para o cálculo refinado	
Área Total para Desembarques/Conexões									
		m ²	12,519	25,369	35,932	75,263	80,096		

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

	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	
C-1	Varejo Embarque Lado Terra	m²	324	1,079	2,137	4,936	5,394	
	<i>mdpa embarque * 130m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de embarque	mppa	2.7	9.0	17.8	41.1	44.9	Da guia "Dados de Entrada" item 1.1
b	Área por milhão de pax embarque	m ² /mmda	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	324	1,079	2,137	4,936	5,394	Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos
C-2	Varejo Desembarque Lado Terra	m²	324	1,079	2,137	4,936	5,394	
	<i>mdpa desembarque * 130m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de desembarque	mppa	2.7	9.0	17.8	41.1	44.9	Da guia "Dados de Entrada" item 1.1
b	Área por milhão de pax embarque	m ² /mmda	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	324	1,079	2,137	4,936	5,394	Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos
C-3	Alimentos e Bebidas Embarque Lado Terra	m²	162	540	1,069	2,468	2,697	
	<i>mdpa embarque * 70 m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de embarque	mppa	2.7	9.0	17.8	41.1	44.9	Da guia "Dados de Entrada" item 1.1
b	Área por milhão de pax embarque	m ² /mmda	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	162	540	1,069	2,468	2,697	Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos
C-4	Alimentos e Bebidas Desembarque Lado Terra	m²	130	540	1,069	2,468	2,697	
	<i>mdpa desembarque * 50 m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de desembarque	mppa	2.7	9.0	17.8	41.1	44.9	Da guia "Dados de Entrada" item 1.1
b	Área por milhão de pax de desembarque	m ² /mmda	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	130	540	1,069	2,468	2,697	Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos
C-5	Varejo Embarque Lado Ar - Doméstico	m²	1,125	3,648	7,250	14,769	15,523	
	<i>mdpa embarque doméstico * 500 m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de embarque doméstico	mppa	2.7	8.7	17.3	35.2	37.0	Da guia "Dados de Entrada" item 1.2
b	Área por milhão de pax embarque	m ² /mmda	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	1,125	3,648	7,250	14,769	15,523	Valor calculado baseado em dados de passageiros e pressupostos
C-6	Varejo Desembarque Lado Ar - Doméstico	m²	161	521	1,036	2,110	2,218	
	<i>mdpa desembarque doméstico * 70 m² + 20% fator</i>							
a	Total de passageiros anuais de desembarque doméstico	mppa	2.7	8.7	17.3	35.2	37.0	Da guia "Dados de Entrada" item 1.2
b	Área por milhão de pax de desembarque	m ² /mmda	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	161	521	1,036	2,110	2,218	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

- mopa 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
m ²	322	1,042	2,072	4,220	4,435
mppa	2.7	8.7	17.3	35.2	37.0
m ² /mopa	100	100	100	100	100
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	322	1,042	2,072	4,220	4,435



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

- mopa 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)

m ²	161	521	1,036	2,110	2,218
mppa	2.7	8.7	17.3	35.2	37.0
m ² /mopa	50	50	50	50	50
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	161	521	1,036	2,110	2,218

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

- mopa 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)

m ²	12	184	329	3,581	4,793
mppa	0.0	0.3	0.5	6.0	8.0
m ² /mopa	500	500	500	500	500
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	12	184	329	3,581	4,793

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

- mopa 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)

m ²	1	15	26	286	383
mppa	0.0	0.3	0.5	6.0	8.0
m ² /mopa	40	40	40	40	40
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	1	15	26	286	383

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

- mopa 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)

m ²	3	46	82	895	1,198
mppa	0.0	0.3	0.5	6.0	8.0
m ² /mopa	125	125	125	125	125
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	3	46	82	895	1,198

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

- mopa 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)

m ²	0	7	13	143	192
mppa	0.0	0.3	0.5	6.0	8.0
m ² /mopa	20	20	20	20	20
%	20%	20%	20%	20%	20%
m ²	0	7	13	143	192

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
	Célula de cálculo
	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 Atuais	Previsão			
		5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos
m ²	130	357	643	1,181	1,232
PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461
%	5%	5%	5%	5%	5%
PHP	39	108	195	358	373
m2/pax	4	4	4	4	4
min	45	45	45	45	45
m ²	118	324	584	1,073	1,120
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	130	357	643	1,181	1,232

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))

	79	79	79	79	79
PHP	785	785	785	785	785
%	3%	3%	3%	3%	3%
PHP	24	24	24	24	24
m2/pax	4	4	4	4	4
min	45	45	45	45	45
m ²	71	71	71	71	71
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	79	79	79	79	79

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))

	53	143	258	473	493
PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461
%	2%	2%	2%	2%	2%
PHP	16	43	78	143	149
m2/pax	4	4	4	4	4
min	45	45	45	45	45
m ²	48	130	234	430	448
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	53	143	258	473	493

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))

	207	293	296	3,122	4,166
PHP	260	369	373	3,941	5,259
%	8%	8%	8%	8%	8%
PHP	21	30	30	315	421
m2/pax	6	6	6	6	6
min	90	90	90	90	90
m ²	188	266	269	2,838	3,787
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	207	293	296	3,122	4,166

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
	Célula de cálculo
	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	138	196	198	2,081	2,778
PHP	260	369	373	3,941	5,259
%	4%	4%	4%	4%	4%
PHP	10	15	15	158	210
m2/pax	8	8	8	8	8
min	90	90	90	90	90
m ²	125	178	180	1,892	2,525
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	138	196	198	2,081	2,778

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	103	146	149	1,561	2,083
PHP	260	369	373	3,941	5,259
%	4%	4%	4%	4%	4%
PHP	10	15	15	158	210
m2/pax	6	6	6	6	6
min	90	90	90	90	90
m ²	94	133	135	1,419	1,894
%	10%	10%	10%	10%	10%
m ²	103	146	149	1,561	2,083

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	670	1,509	2,206	4,697	5,157
m ²	33,502	75,461	110,304	234,861	257,834
%	2%	2%	2%	2%	2%
m ²	670	1,509	2,206	4,697	5,157

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desembar
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	670	1,509	2,206	4,697	5,157
m ²	33,502	75,461	110,304	234,861	257,834
%	2%	2%	2%	2%	2%
m ²	670	1,509	2,206	4,697	5,157

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desembar
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	1,340	3,018	4,412	9,394	10,313
m ²	33,502	75,461	110,304	234,861	257,834
%	4%	4%	4%	4%	4%
m ²	1,340	3,018	4,412	9,394	10,313

Item discricionário

Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desembar
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	1,340	3,018	4,412	9,394	10,313
m ²	33,502	75,461	110,304	234,861	257,834
%	4%	4%	4%	4%	4%
m ²	1,340	3,018	4,412	9,394	10,313

Item discricionário

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

C. FUNÇÕES SECUNDÁRIAS

Dado de entrada para previsão
 Pressuposto
 Célula de cálculo
 Requisito Funcional

		Histórico	Previsão					
		Atuais	5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos		
C-23	Outras Instalações Secundárias	m²	2,010	4,528	6,618	14,092	15,470	Item discricionário
	Total área útil funcional * 6%							
a	Área útil total	m²	33,502	75,461	110,304	234,861	257,834	Somatório das áreas exigidas para funções primárias de embarque e desembarque
b	Área requerida	%	6%	6%	6%	6%	6%	Pressuposto LeighFisher
c	Área total (a * b)	m²	2,010	4,528	6,618	14,092	15,470	Área calculada baseada em percentual considerado
C-24	Centro de Controle Operacional do Aeroporto	m²	500	500	500	500	500	Item discricionário
C-25	Torre de Controle de Rampa	m²	-	-	-	-	-	Item discricionário
Área Total para Funções Secundárias		m²	9,965	24,518	40,233	94,194	104,883	

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	Utilitários e Salas de Plantas (incl. Mec, Elet, Canalização e Climatização)	m²	8,694	19,996	30,107	65,811	72,543	
	<i>Todas as outras áreas (total) * 20%</i>							
a	Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias)	m ²	43,468	99,980	150,537	329,056	362,717	Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias
b	Exigência de área	%	20%	20%	20%	20%	20%	Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
c	Área total (a * b)	m ²	8,694	19,996	30,107	65,811	72,543	Área calculada baseada em percentual considerado
D-2	Estrutura e Divisórias	m²	2,608	5,999	9,032	19,743	21,763	
	<i>Todas as outras áreas (total) * 6%</i>							
a	Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias)	m ²	43,468	99,980	150,537	329,056	362,717	Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias
b	Exigência de área	%	6%	6%	6%	6%	6%	Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
c	Área total (a * b)	m ²	2,608	5,999	9,032	19,743	21,763	Área calculada baseada em percentual considerado
D-3	Toiletas Embarque Lado Terra	m²	219	508	800	1,721	1,450	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros embarcando na hora-pico menos conexão	PHP	729	1,693	2,668	5,738	4,835	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	219	508	800	1,721	1,450	Área calculada baseada em percentual considerado
D-4	Toiletas Desembarque Lado Terra	m²	232	545	866	1,843	1,577	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros desembarcando na hora-pico menos conexão	PHP	773	1,816	2,888	6,142	5,257	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	232	545	866	1,843	1,577	Área calculada baseada em percentual considerado
D-5	Toiletas Embarque Lado Ar - Doméstico	m²	235	648	1,168	2,145	2,238	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros de embarque doméstico hora-pico	PHP	785	2,160	3,893	7,151	7,461	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	235	648	1,168	2,145	2,238	Área calculada baseada em percentual considerado
D-6	Toiletas Desembarque Lado Ar - Doméstico	m²	249	685	1,234	2,267	2,365	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros de desembarque doméstico hora-pico	PHP	829	2,282	4,113	7,555	7,883	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	249	685	1,234	2,267	2,365	Área calculada baseada em percentual considerado
D-7	Toiletas Embarque Lado Ar - Internacional	m²	78	111	112	1,182	1,578	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros de embarque internacional hora-pico	PHP	260	369	373	3,941	5,259	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	78	111	112	1,182	1,578	Área calculada baseada em percentual considerado
D-8	Toiletas Desembarque Lado Ar - Internacional	m²	78	111	112	1,182	1,578	
	<i>PHP * 0,3 m²</i>							
a	Passageiros de desembarque internacional hora-pico	PHP	260	369	373	3,941	5,259	Da guia "Dados de Entrada" item 3.2
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	78	111	112	1,182	1,578	Área calculada baseada em percentual considerado

D. ÁREAS ADICIONAIS

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

		Histórico Atuais	Previsão				
			5 Anos	10 Anos	20 Anos	30 Anos	
D-9	Circulação Geral incl. Elev., Escadas, Esc. Rolantes, etc.	m ²	4,347	9,998	15,054	32,906	36,272
Todas as outras áreas (total) * 10%							
a	Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias)	m ²	43,468	99,980	150,537	329,056	362,717
b	Exigência de área	%	10%	10%	10%	10%	10%
c	Área total (a * b)	m ²	4,347	9,998	15,054	32,906	36,272
D-10	Área de Circulação nas Posições de Estacionamento de Contato devido às Ligações das P	m ²	1,194	3,216	5,145	9,279	10,106
Número de Posições de Estacionamento de contato * área por posição de estacionamento (considerando 20m estrada de serviço abaixo) + 5%							
a	Número de posições de estacionamento de contato	nº	13	35	56	101	110
b	Área por posição de estacionamento de contato para a ponte fixa de mais de 20m de estrada de	m ²	88	88	88	88	88
c	Área total de pontes fixas (a * b)	m ²	1,138	3,063	4,900	8,838	9,625
d	Área adicional para circulação, etc.	%	5%	5%	5%	5%	5%
e	Área total (c * d)	m ²	1,194	3,216	5,145	9,279	10,106
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							
Área Total para Funções Adicionais		m ²	17,933	41,815	63,630	138,080	151,470

■ Dado de entrada para previsao
■ Pressuposto
■ Celula de calculo
■ Requisito Funcional

E. CONTINGÊNCIA PARA VARIAÇÕES DO PROJETO

Item	Descrição	Unidade	Histórico	Previsão				Fontes / Comentários
			Atuais 2010	5 Anos 2016	10 Anos 2021	20 Anos 2031	30 Anos 2041	
E-1	Contingência para Variações de Projeto	m²	2,173	4,271	6,013	12,241	13,390	
	Área Total +/- 15% para alterações de projetos, variações baseadas na configuração final							
a	Todas as outras áreas (embarques+desembarques+funções secundárias)	m²	43,468	85,427	120,269	244,827	267,799	Somatório das áreas exigidas para embarques primários e funções secundárias
b	15% de todas as outras áreas	m²	5%	5%	5%	5%	5%	Percentual considerado baseado na experiência LeighFisher com terminais de aeroportos globais
c	Área total (a * b)	m²	2,173	4,271	6,013	12,241	13,390	Área calculada baseada em percentual considerado
Área Total para Contingência			m²	2,173	4,271	6,013	12,241	13,390