



EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2013
CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS
RIO DE JANEIRO/GALEÃO – TANCREDO NEVES/CONFINs

EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2013

ANEXO 10 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CAPACIDADE DO SISTEMA DE PISTAS

EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2013
CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS
RIO DE JANEIRO/GALEÃO – TANCREDO NEVES/CONFINS

1. Introdução

- 1.1. Este anexo apresenta os valores de capacidade do sistema de pistas que serão assegurados pelo Poder Público, desde que sejam atendidas todas as condicionantes não relacionadas às atividades de competência do(s) órgão(s) público(s) prestador(es) de serviço de tráfego aéreo.
- 1.2. O Poder Público proverá o serviço de controle de aproximação às aeronaves que estejam executando procedimentos para chegar ou partir do aeródromo (Centro de Controle de Aproximação - APP) e o serviço de controle de aeródromo às aeronaves nas fases de manobra, decolagem, pouso ou sobrevoos do aeródromo (Torre de Controle de Aeródromo - TWR).
- 1.3. A infraestrutura aeroportuária existente condicionará a capacidade do sistema de pistas, que será medida pelo DECEA. Restrições de capacidade decorrentes de indisponibilidade de infraestrutura aeroportuária constituem risco da Concessionária.

2. Condicionantes

- 2.1. As capacidades apresentadas neste anexo consideram condições normais de operação e estão vinculadas aos seguintes fatores:
 - a) Condições ideais de sequenciamento e coordenação de tráfego aéreo;
 - b) Todas as equipes operacionais são consideradas com a mesma capacitação e desempenho operacional;
 - c) Todos os equipamentos de rádio-navegação e auxílios visuais são considerados operacionais;
 - d) Todos os equipamentos de comunicações (VHF/Telefonia) são considerados operacionais;
 - e) Operação sobre regras de voo por instrumentos (IFR) em condições meteorológicas visuais (VMC);
 - f) Tempos médios de ocupação de pista;
 - g) Percentual de utilização das cabeceiras;
 - h) Mix de aeronaves;
 - i) Comprimento do segmento de aproximação final;
 - j) Separação mínima regulamentar de aeronaves;
 - k) Configuração das pistas de pouso e taxi;

EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2013
CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS
RIO DE JANEIRO/GALEÃO – TANCREDO NEVES/CONFINS

- l) Procedimentos de saída;
 - m) Velocidade de aproximação final; e
 - n) Uma decolagem intercalada entre dois pousos, ou conforme estratégia operacional acordada entre Decea e Concessionária.
- 2.2. Em situações específicas, em função da demanda, a separação na aproximação final poderá ser reduzida de 05NM para 03NM. Para que isto se concretize, é um requisito fundamental que o Tempo de Ocupação de Pista seja inferior a 50 segundos, o que requer o envolvimento direto das empresas aéreas.

3. Capacidades Asseguradas

SBGL

- 3.1. Atendidas todas as condicionantes do item 2, a capacidade do sistema de pistas assegurada pelo Poder Público assumirá os seguintes valores, para os cenários apresentados:

Ano	Configuração Operacional do Sistema de Pistas	Separação na Aproximação Final	Movimentos por hora
2013	02 pistas (10/28 e 15/33)	05 NM	40
2018	02 pistas (10/28 e 15/33)	03 NM	59
2018	03 pistas 10/28, sendo 02 independentes entre si, e 01 pista 15/33	05 NM	68
2018	03 pistas 10/28, sendo 02 independentes entre si, e 01 pista 15/33	03 NM	79

- 3.1.1 Considerar-se-á como pistas independentes entre si aquelas que permitam aproximações paralelas independentes em operação IFR.
- 3.2. Caso se adote configuração operacional do sistema de pistas diferente da prevista nesse Anexo, a Concessionária deverá obter aprovação da ANAC de que a configuração atende às regras contratuais.
- 3.2.1 A Concessionária deverá encaminhar a proposta ao DECEA, com todas as informações necessárias, para nova análise pelo Poder Público e para verificação da capacidade que será assegurada na nova configuração.
- 3.2.2 A Concessionária deverá enviar a ANAC, a capacidade assegurada emitida pelo DECEA.
- 3.3. O número de movimentos por hora equivale a 50% de operações de pouso e 50% de operações de decolagem, conforme estratégia operacional acordada entre DECEA e Concessionária.
- 3.4. A impossibilidade de consecução das capacidades acima mencionadas quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos constitui risco da Concessionária.

EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2013
CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS
RIO DE JANEIRO/GALEÃO – TANCREDO NEVES/CONFINS

Nota: A separação entre a pista de rolamento “B” e a pista de pouso e decolagem 15-33 atende os critérios do RBAC 154 para aeronaves Código B ou inferior. A utilização da pista de rolamento “B” para aeronaves Código C ou superior ao longo da concessão dependerá de estudo aeronáutico que demonstre um nível aceitável de segurança operacional ou a realização de investimentos que garantam a segurança das operações dessas aeronaves na referida pista de rolamento.

SBCF

- 3.5. Atendidas todas as condicionantes do item 2, a capacidade do sistema de pistas assegurada pelo Poder Público assumirá os seguintes valores, para os cenários apresentados:

Ano	Configuração Operacional do Sistema de Pistas	Separação na Aproximação Final	Movimentos por hora
2013	01 pista	05 NM	29
2018	02 pistas independentes	05 NM	57
2018	02 pistas independentes	03 NM	68

- 3.5.1 Considerar-se-á como pistas independentes entre si aquelas que permitam aproximações paralelas independentes em operação IFR.
- 3.6. Caso se adote configuração operacional do sistema de pistas diferente da prevista nesse Anexo, a Concessionária deverá obter aprovação da ANAC de que a configuração atende às regras contratuais.
- 3.6.1 A Concessionária deverá encaminhar a proposta ao DECEA, com todas as informações necessárias, para nova análise pelo Poder Público e para verificação da capacidade que será assegurada na nova configuração.
- 3.6.2 A Concessionária deverá enviar a ANAC, a capacidade assegurada emitida pelo DECEA.
- 3.7. O número de movimentos por hora equivale a 50% de operações de pouso e 50% de operações de decolagem.
- 3.8. A impossibilidade de consecução das capacidades acima mencionadas quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos constitui risco da Concessionária.