



RECEBIMENTO DE NOVAS INFRAESTRUTURAS – RNI

- V.2 | AGOSTO DE 2019 -

Manual destinado à definição dos entendimentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) relacionados ao processo de recebimento de novas infraestruturas (RNI), decorrente do necessário atendimento aos dispositivos contratuais estabelecidos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 02 dos Contratos de Concessão.

Edição 01 – Maio de 2019

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS – SRA

Superintendente:

Tiago Sousa Pereira

GERÊNCIA DE INVESTIMENTOS E OBRAS – GIOS

Gerente de Investimentos e Obras:

Juliana Salim Faria Dantas

Equipe Técnica Responsável:

Gabriel Mello da Silva

Leandro Calderaro

Leonardo Santana

Max Chandler

Dúvidas e/ou sugestões:

gios@anac.gov.br

(61) 3314-4119

Sumário

1. Objeto.....	3
2. Finalidade	4
3. Contextualização	5
4. Considerações Iniciais	6
4.1. Em que Consiste o Processo.....	6
4.2. Em que Momento Ocorre	6
4.3. Escopo da Atividade	6
4.4. Previsão Contratual.....	6
5. Conceitos e Definições	8
6. Descrição da Atividade	10
6.1. Fluxograma.....	10
6.2. Detalhamento	12
6.2.1. Procedimentos e Ações Previstas	12
6.2.2. Linha do Tempo Simplificada	16
6.3. Entendimentos Gerais.....	16
6.3.1. Objeto de Verificação.....	16
6.3.2. Obras em Andamento	16
6.3.3. Capacidade	17
6.4. Entendimentos Específicos	18
6.4.1. Avaliação dos Ambientes	18
6.4.2. Acabamentos.....	18
6.4.3. Sistemas.....	20
6.4.4. Equipamentos e Mobiliário	22
6.4.5. Sinalização	25
6.4.6. Aspectos de Safety e Security	25
6.5. Tabela de Aplicabilidade	27
7. Considerações Finais	28

1. Objeto

Manual que trata da padronização dos entendimentos da ANAC, relacionados com o processo de recebimento de novas infraestruturas aeroportuárias. São descritos o processo de que trata, o momento em que ocorre, a previsão normativa para a realização das ações inerentes, assim como os conceitos, as definições, os detalhamentos, os entendimentos gerais e específicos e o escopo de atuação da Agência em relação às obras que serão objeto de verificação, quanto à operacionalidade e ao atendimento aos requisitos contratuais aplicáveis.

2. Finalidade

O presente Manual foi desenvolvido com a finalidade de proporcionar a necessária transparência e previsibilidade em relação à atuação do Poder Concedente no processo de recebimento de novas infraestruturas aeroportuárias, decorrente do atendimento, por parte das Concessionárias responsáveis pela exploração dos aeroportos concedidos, aos requisitos contratuais estabelecidos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 02 dos Contratos de Concessão.

3. Contextualização

Os Contratos de Concessão Aeroportuária determinam investimentos a serem realizados pela Concessionária, com o objetivo de aprimorar a infraestrutura concedida. O cumprimento das cláusulas contratuais, que trazem em si especificações técnicas para esses investimentos, é fundamental para que a concessão materialize as políticas e diretrizes públicas contidas nos Contratos.

Dada a natureza complexa dos investimentos, incidem-se inúmeros requisitos, oriundos dos entendimentos estabelecidos pelas diferentes esferas da Administração Pública. Cabe à Concessionária assegurar a conformidade aos diferentes processos regulatórios em que os investimentos e obras se enquadram e permitir que cada ente público, na sua área de competência, exerça o seu papel.

Já no tocante à execução dos investimentos na perspectiva das concessões aeroportuárias, os riscos à prestação do serviço adequado decorrem, em grande parte, do insucesso no alcance dos resultados estabelecidos contratualmente. Daí a necessidade proeminente do acompanhamento às obras, objetivando ao recebimento das novas infraestruturas conforme especificadas, em atendimento às diretrizes regulatórias materializadas em contrato.

Tendo em vista o faseamento contratual – *quais sejam: Fase I-A, que contempla o procedimento de transferência das operações do Aeroporto; Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do aeroporto para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço; Fase I-C (quando aplicável), que contempla as atividades de ampliação do aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço ao estabelecido no PEA; e Fase II, com início após o término da fase I-B ou I-C (conforme o caso) e duração até o término da Concessão, em que a Concessionária deverá cumprir integralmente a obrigação de manter o nível de serviço estabelecido no PEA* –, importa ressaltar que este manual é voltado à verificação das entregas previstas nas Fases I-B e I-C, com previsões de entrega iminentes, propiciando a necessária previsibilidade para o regulado, o alinhamento de expectativas e a orientação essencial ao satisfatório alcance dos objetivos contratuais.

4. Considerações Iniciais

4.1. Em que consiste o processo

O processo destinado ao Recebimento de Novas Infraestruturas (RNI) é caracterizado pelo aceite das infraestruturas previstas no contrato, conforme dispostas no anteprojeto apresentado à ANAC ou documentos relacionados e, por conseguinte, materializados e finalizados até o advento do final da Fase, sejam totalmente adimplidos, de acordo com as obrigações contratuais aplicáveis.

4.2. Em que momento ocorre

O Recebimento das Novas Infraestruturas (RNI) ocorre no primeiro dia útil subsequente à data que representa o último dia de prazo para entrega dessas infraestruturas, conforme as obrigações estabelecidas no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 2 do Contrato de Concessão.

Se solicitado pela Concessionária, em caso de conclusão antecipada dos investimentos, poderá a ANAC antecipar a data da visita técnica em relação àquela prevista no caso anterior, a fim de conferir antecipadamente o adimplemento contratual de que trata o processo de recebimento da infraestrutura aeroportuária.

4.3. Escopo da Atividade

O processo de Recebimento de Novas Infraestruturas abarca a análise da conclusão da execução das obrigações de investimento requeridas contratualmente. Assim, verifica-se a efetiva finalização e plena operacionalidade dos investimentos executados, abrangendo os componentes aeroportuários que, em algum nível, foram alvo de intervenções, de acordo com os requisitos estabelecidos do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) e necessários para a adequação da infraestrutura e atendimento ao nível de serviço.

4.4. Previsão Contratual

O arcabouço legal que compõe a fundação e que estabelece os limites, fundamentando o processo de Recebimento de Novas Infraestruturas, perpassa pela Constituição Federal, passando pela Lei de Concessões, até o Contrato de Concessão. Sendo o Contrato de Concessão Aeroportuária o principal instrumento em que se encontram descritos os fundamentos para a realização dos processos previstos no presente Manual, atém-se, por ora, às prescrições descritas neste instrumento jurídico.

Tomando-se como base o modelo de Contrato de Concessão Aeroportuária empregado na 4ª rodada de concessões, conforme dispõe o Capítulo III, especificamente em relação aos investimentos em infraestrutura aeroportuária, são direitos e deveres da Concessionária:

CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES

Seção I – Da Concessionária

3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão:

[...]

Subseção V – Dos Investimentos

3.1.35. executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos termos do PEA, observando, ainda, os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos;

3.1.36. dispor de todos os materiais, equipamentos, acessórios e recursos humanos necessários à perfeita operação dos serviços concedidos;

3.1.37. apresentar à ANAC os documentos descritos no PEA, a fim de detalhar o plano de investimentos e/ou de ações operacionais necessários à manutenção do nível de serviço;

3.1.38. realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do Aeroporto com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no PEA;

3.1.39. submeter à análise da ANAC os investimentos a serem realizados para a operação das novas instalações do Aeroporto;

Ainda, tendo como base o modelo empregado na 4ª rodada de concessões, nos termos do Contrato de Concessão Aeroportuária, são direitos e deveres do Poder Concedente:

CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES

[...]

Seção II – Do Poder Concedente

3.2. São direitos e deveres do Poder Concedente:

3.2.1. assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, preservando os direitos da ANAC, da Concessionária e dos Usuários;

3.2.2. regulamentar a prestação dos serviços no Aeroporto, sua operação e manutenção;

3.2.3. exigir da Concessionária a estrita obediência às especificações e disposições contratuais;

3.2.4. fiscalizar a prestação de serviço adequado, bem como receber e apurar manifestações e reclamações dos Usuários;

3.2.5. analisar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto, bem como exigir as modificações que se revelarem necessárias para atendimento ao PEA;

3.2.6. rejeitar ou sustar qualquer serviço em execução, que ponha em risco a segurança pública ou bens de terceiros;

3.2.7. a seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento do Aeroporto;

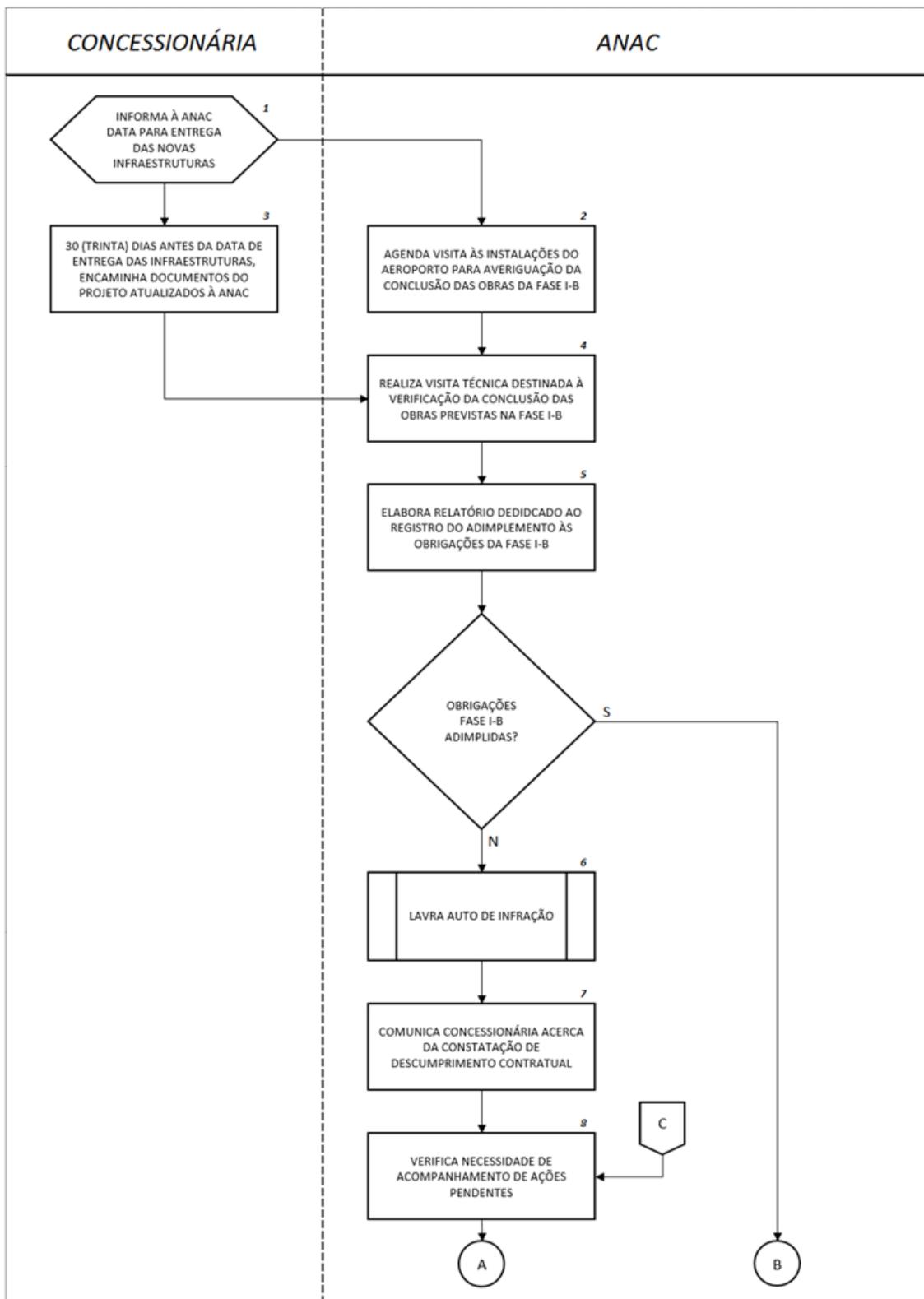
5. Conceitos e Definições

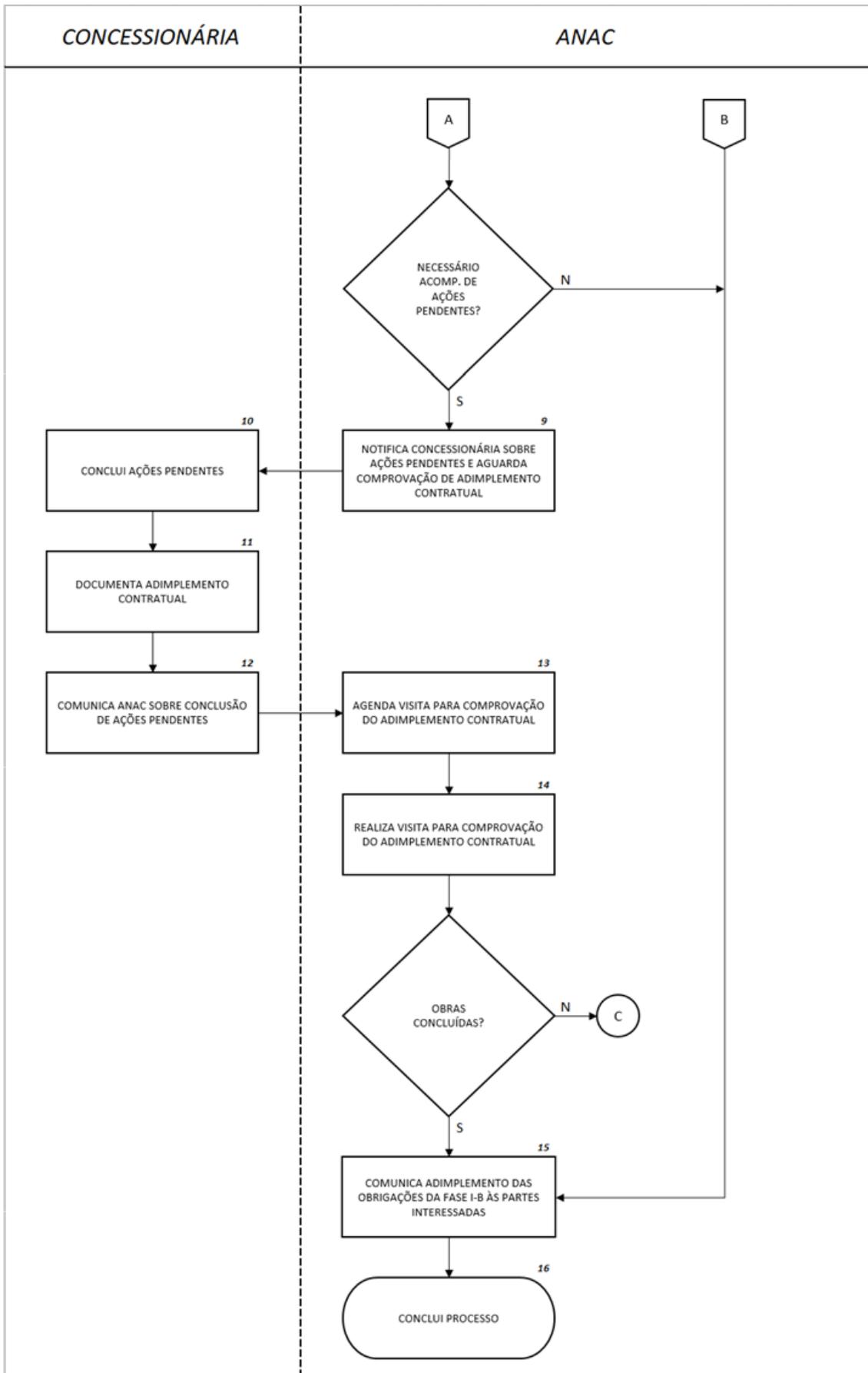
- 1.1. **AECO:** Sistema “Aeroportos Concedidos”, dedicado ao gerenciamento das informações relacionadas ao avanço das obras realizadas em aeroportos concedidos;
- 1.2. **ANAC:** Agência Nacional de Aviação Civil, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, criada pela Lei Federal nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- 1.3. **Anexos:** documentos citados no Contrato, incorporados no final deste e nomeados conforme suas denominações;
- 1.4. **Anteprojeto:** representação técnica da opção adotada a partir do estudo de viabilidade e estudos preliminares, apresentada em desenhos sumários, em número e escala suficientes para a perfeita compreensão da obra planejada, contemplando ainda: especificações técnicas e memorial descritivo definindo padrão mínimo aceito, memorial de cálculo que comprove o atendimento aos requisitos mínimos do contrato, e cronograma físico preliminar;
- 1.5. **Complexo Aeroportuário:** a área da Concessão, caracterizada pelo sítio aeroportuário descrito no Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e para exploração econômica relacionadas à Concessão;
- 1.6. **Concessionária:** Sociedade de Propósito Específico responsável pela execução do Contrato, constituída na forma de sociedade por ações pela Adjudicatária, de acordo com leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, na forma deste Contrato de Concessão;
- 1.7. **Contrato:** o Contrato de Concessão celebrado entre o Poder Concedente e a Concessionária, incluindo os seus Anexos;
- 1.8. **Demanda Prevista:** demanda projetada pela Concessionária no PGI;
- 1.9. **Empresas Aéreas:** pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras devidamente autorizadas a executar transporte aéreo, regular ou não regular, de pessoas e/ou cargas e malotes postais com fins lucrativos;
- 1.10. **Especificações mínimas do Terminal de Passageiros:** diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento dos terminais de passageiros;
- 1.11. **Gatilho de Investimento:** evento indicado no PGI em que a Demanda Prevista ensejará a obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento;
- 1.12. **Hora Pico:** a 30ª (trigésima) hora rodada mais movimentada dentro de um ano civil;

- 1.13. **Parâmetros Mínimos de Dimensionamento:** indicadores do nível de serviço que deve ser observado na execução do contrato e que nortearão o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura, conforme Apêndice B do Anexo 02 ao Contrato.
- 1.14. **PEA:** Plano de Exploração Aeroportuária, Anexo 02 ao Contrato, que detalha o objeto da concessão e determina as obrigações e condições de exploração do Aeroporto pela Concessionária;
- 1.15. **PGI:** Plano de Gestão da Infraestrutura, contendo os demais planos de entrega obrigatória pela Concessionária;
- 1.16. **PMI:** Programa de Melhorias da Infraestrutura; um dos relatórios componentes do PGI;
- 1.17. **Poder Concedente:** a União Federal, representada pela ANAC, nos termos do art. 8º, XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- 1.18. **Projeto Conforme Construído:** conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da contratação, elaborado a partir de informações atualizadas do projeto, conforme construídas as infraestruturas, em sua versão final.
- 1.19. **RMO:** Relatório Mensal de Obras, apresentado pela Concessionária à ANAC por meio do Sistema Aeroportos Concedidos (AECO);
- 1.20. **RVT:** Relatório de Visita Técnica, elaborado após a realização de uma visita às instalações do aeroporto;
- 1.21. **Usuários:** todas as pessoas físicas ou jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pela Concessionária, ou por terceiro por ela indicado, no Complexo Aeroportuário.

6. Descrição da Atividade

6.1. Fluxograma





6.2. Detalhamento

6.2.1. Procedimentos e Ações Previstas

As etapas previstas no fluxograma contido no item 6.1 do presente manual compõem, de forma simplificada, o processo de recebimento das novas infraestruturas previstas nas obrigações de investimento requeridas no Contrato de Concessão. A seguir, de forma sucinta, estão descritas as etapas.

6.2.1.1. Informação sobre data prevista para entrega das infraestruturas

A Concessionária, com base no cronograma atualizado, observando os prazos – estabelecidos no Contrato de Concessão – para entrega das infraestruturas de que tratam as obrigações previstas na Fase em andamento, comunicará à ANAC a data prevista para conclusão das obras.

Em consonância com o prazo – mínimo de 30 (trinta) dias de antecedência em relação à data prevista para início das operações por meio das novas infraestruturas – estabelecido para apresentação, pela Concessionária, dos documentos que compõem o anteprojeto em versão atualizada, deverá ser comunicada, caso seja do interesse da Concessionária, a intenção de antecipação da entrega das obras que compõem o rol de investimentos previstos na Fase em andamento. Não havendo registro de intenção de antecipação da entrega, será considerada a data fixada contratualmente.

6.2.1.2. Agendamento da Visita Técnica

A partir da data informada pela Concessionária (etapa 6.2.1.1) e de acordo com os prazos estabelecidos contratualmente para a conclusão das obrigações de investimento, será agendada visita técnica destinada ao recebimento das novas instalações e verificação do adimplemento a todas as obrigações contratuais previstas.

A data padrão adotada pela ANAC para a realização da visita coincide com o primeiro dia útil subsequente à data limite para a conclusão das obras relativas à fase (como exemplo, a data de encerramento da Fase I-B ou I-C).

Caso solicitado pela Concessionária, a vistoria poderá ser agendada em data anterior à previsão contratual para o término dos investimentos, objetivando o ateste do adimplemento das obrigações contratuais relacionadas.

6.2.1.3. Envio de Documentos do Projeto Atualizados à ANAC

Conforme dispõe o Contrato de Concessão, nos termos do Capítulo II, Seção V, Subseção II, deverá a Concessionária, no prazo de 30 (trinta) dias antes da data prevista para a entrada em operação das novas instalações, encaminhar à ANAC os documentos do projeto – em nível de detalhe e escala de anteprojeto – atualizados, os quais deverão representar a infraestrutura conforme construída. Dentre os documentos solicitados no Contrato, destacam-se as plantas e representações gráficas e o memorial descritivo. Caso sejam promovidas alterações em outros documentos que compõem o Anteprojeto apresentado na etapa inicial da Fase I-B, deverão tais documentos ser remetidos à

ANAC, na versão atualizada, para conhecimento prévio, antes da realização da visita técnica de conclusão de fase. Tal entendimento aplica-se às infraestruturas pré-existentes, cujas instalações sejam parte das obrigações contratuais inseridas no PEA para a fase em exame (neste caso, descrever, minimamente, como será disponibilizada a infraestrutura ao final da fase).

6.2.1.4. Realização da Visita Técnica

Na data programada, a ANAC realizará a visita técnica às instalações do aeroporto, com o objetivo de verificar o cumprimento das obrigações dispostas no Contrato de Concessão, relativas à realização de investimentos em infraestrutura.

De forma sucinta, consiste na verificação da compatibilidade das novas instalações do aeroporto com as obrigações requeridas contratualmente, tendo como base o projeto apresentado pela Concessionária. Serão analisadas questões de layout e de dimensões dos componentes, padrões de acabamento, iluminação, climatização, sinalização e informação (*wayfinding* e FIDs), bem como equipamentos destinados ao processamento dos passageiros e demais usuários, nos termos do Contrato de Concessão.

6.2.1.5. Elaboração do RVT e NT

De posse de todas as informações possíveis a respeito das infraestruturas que compõem o rol de obrigações da Concessionária para a Fase de realização do Contrato de Concessão em andamento, a ANAC concluirá a elaboração do Relatório de Visita Técnica (RVT), que conterá todas as observações da equipe em relação às novas infraestruturas, servindo este de base para a elaboração da Nota Técnica (NT), por meio da qual restará documentado o entendimento da Agência quanto ao adimplemento das obrigações contratuais previstas no PEA.

6.2.1.6. Lavratura do Auto de Infração (Em caso de inadimplemento contratual)

A visita técnica realizada em momento anterior à data prevista em contrato para entrega das infraestruturas que compõem o rol de obrigações estabelecidas para a Fase em andamento não acarretará, no momento da visita, em caso de não conclusão do investimento, nos termos do contrato e conforme o projeto apresentado pela Concessionária e aprovado pela ANAC, em instauração imediata de processo administrativo sancionador. As irregularidades, caso existam, serão apontadas pela ANAC e a Concessionária disporá do tempo restante, até a data prevista em contrato para término da Fase, para realização das correções eventualmente necessárias. Somente será considerado inadimplido o contrato se, após a data que representa o término da Fase, a infraestrutura não estiver concluída ou caso esta esteja em desacordo com os requisitos contratuais aplicáveis.

Em caso de inadimplemento contratual decorrente da não entrega – parcial ou total – de determinada infraestrutura, caberá a instauração de um processo administrativo sancionador, com o objetivo de apurar as causas do inadimplemento e, se admissível, aplicar as penalidades contratuais previstas.

Na hipótese de instauração de processo administrativo sancionador, serão registradas as informações relacionadas ao descumprimento contratual verificado e coletadas as evidências necessárias à instrução processual. Serão lavrados o Auto de Infração e o respectivo Relatório de Fiscalização, sendo tais documentos peças inaugurais do novo processo administrativo, que correrá em paralelo com o de verificação do adimplemento contratual, seguindo-se o rito previsto no Anexo 3 do Contrato de Concessão, Procedimentos para Aplicação da Penalidade de Multa, e na Lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

6.2.1.7. Comunicação sobre verificação de inadimplemento contratual

Após lavrado o Auto de Infração, ato contínuo será a comunicação à Concessionária acerca da constatação de infração contratual, momento em que terá início a contagem dos prazos previstos no processo administrativo destinado à averiguação dos fatos que ensejaram a instauração do processo.

6.2.1.8. Verificação da necessidade de acompanhamento de ações pendentes

Dando continuidade ao processo de verificação do adimplemento às obrigações contratuais previstas na Fase em andamento, a ANAC verificará a necessidade de acompanhamento de atividades pendentes, ainda em execução, decorrentes de eventuais descumprimentos ou da necessidade de adoção de ações corretivas recomendadas pela Agência.

O processo de acompanhamento das pendências deverá se estender ao longo do tempo, até que a ação pendente que caracteriza o inadimplemento contratual seja concluída, mudando-se a condição anterior para uma situação de adimplemento.

6.2.1.9. Notificação sobre Necessidade de Acompanhamento de Ações Pendentes

Na hipótese de existirem ações pendentes por parte da Concessionária, relacionadas à conclusão de obras ainda em andamento, deverá a ANAC expedir Ofício, por meio do qual notificará acerca das ações pendentes, solicitando comunicação da Concessionária quando as pendências relacionadas pela Agência estiverem sanadas.

6.2.1.10. Conclusão das Ações Pendentes

A Concessionária, na hipótese de haver ações pendentes, deverá providenciar a conclusão, no menor espaço de tempo possível, a fim de reduzir tanto os impactos decorrentes de eventual aplicação de penalidade administrativa quanto aos efeitos indesejados das pendências existentes sobre os usuários do aeroporto.

6.2.1.11. Documentação do Adimplemento Contratual

Uma vez sanada a pendência que possa estar sendo objeto de monitoramento por parte da ANAC, caberá à Concessionária reunir todas as evidências possíveis, a fim

de documentar, tempestivamente, o cumprimento da obrigação contratual, ou do atendimento à recomendação feita pela Agência.

6.2.1.12. Comunicação sobre Conclusão de Ações Pendentes

Nos termos do item 2.8.1 do Anexo 03, para efeito de cessação do cômputo da multa aplicável às infrações de natureza continuada, caberá à Concessionária comunicar a ANAC sobre a retomada do cumprimento da obrigação contratual ou atendimento da determinação fixada, apresentando provas inequívocas dos fatos alegados, mediante o encaminhamento de relatórios que contenham laudos, inclusive fotográficos, se necessário, ou por outros meios que se façam imprescindíveis à comprovação das informações apresentadas.

6.2.1.13. Agendamento de Visita para Comprovação de Adimplemento

Com base nas informações apresentadas pela Concessionária, deverá a ANAC agendar visita, se aplicável, para confirmação do adimplemento contratual ou do atendimento à recomendação feita pela Agência.

6.2.1.14. Realização de Visita para Comprovação de Adimplemento

Se aplicável, na data programada, a ANAC realizará a visita técnica às instalações do aeroporto, com o objetivo de verificar o cumprimento das obrigações dispostas no Contrato de Concessão ou das recomendações feitas pela Agência.

Na hipótese de ainda restarem ações pendentes, permanece o processo ativo, retornando-se à etapa descrita no item 6.2.1.8 do presente Manual.

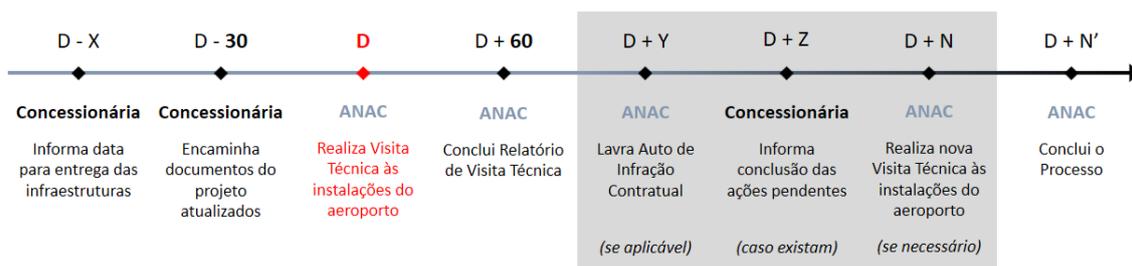
6.2.1.15. Comunicação às Partes Interessadas

Uma cópia do RVT será encaminhada à Concessionária, para conhecimento quanto ao posicionamento final da ANAC acerca do adimplemento das obrigações previstas na Fase em andamento, relacionadas com a realização de obras e investimentos no aeroporto.

6.2.1.16. Conclusão do Processo

Encerradas as ações destinadas à verificação do cumprimento das obrigações contratuais relativas à Fase de realização do Contrato de Concessão em andamento, deverá ser elaborada Nota Técnica pela equipe de servidores da ANAC incumbidos do acompanhamento dos investimentos no aeroporto, por meio da qual restará documentada a conclusão do processo.

6.2.2. Linha do Tempo Simplificada



D – Data prevista para entrega das novas infraestruturas (no limite, prazo da Fase I-B)

6.3. Entendimentos Gerais

6.3.1. Objeto de Verificação

No processo de averiguação da operacionalidade das novas infraestruturas do aeroporto, em especial aquelas destinadas ao processamento de passageiros no aeroporto – terminal de passageiros e demais infraestruturas associadas –, serão objeto de verificação primária pela ANAC os componentes operacionais que compõem os fluxos de embarque e desembarque de passageiros. Dentre os componentes, menciona-se: meio-fio de embarque, saguão de embarque, área de inspeção de segurança, emigração, sala de embarque, imigração, sala de desembarque, alfândega, saguão de desembarque, meio-fio de desembarque, áreas de circulação (horizontal e vertical) entre componentes, banheiros, fraldários, entre outros.

Não serão escopo de verificação primária, na data prevista para disponibilização da infraestrutura prevista em contrato, aquelas relacionadas com áreas administrativas da Concessionária, *backoffice* das empresas aéreas, CUT, COA, CCO, Sala AIS, Órgãos Públicos, NURAC e áreas comerciais.

A depender da performance do aeroporto em relação ao provimento de infraestrutura para a realização das operações, se identificada falha decorrente de ausência ou ineficiência de áreas, equipamentos ou sistemas citados acima, na data da visita técnica, poderá a ANAC realizar inspeção também nesses itens, a fim de subsidiar o relatório de visita, assim como decisões relacionadas a eventuais ações posteriores.

6.3.2. Obras em Andamento

Por motivos de segurança e bem-estar dos usuários do aeroporto, locais que estejam, eventualmente, em obras (ex.: concessões comerciais), deverão estar segregados dos demais locais onde se realizam as operações aeroportuárias. Obras em andamento e não devidamente isoladas caracterizarão a infraestrutura relacionada como não operacional e, portanto, não entregue.

Nos locais onde houver circulação de usuários do aeroporto, o isolamento da área adjacente em obras deverá ser feito de forma adequada, de modo que sejam resguardados o bem-estar e a segurança dos usuários.

Serão descontadas do cômputo das áreas operacionais disponibilizadas aquelas isoladas em função de obras que estejam em andamento.

De forma análoga, obras da Fase I-C, onde aplicável, se não concluídas, deverão estar isoladas e não poderão impactar a capacidade e os parâmetros mínimos de dimensionamento estabelecidos para a Fase I-B. A capacidade prevista para a Fase I-B não poderá ser diminuída para a realização das obras da Fase I-C.

Serão utilizados, como referência para validação das áreas entregues, os projetos que visam atender aos requisitos da Fase I-B, já analisados pela ANAC. Eventualmente, poderão ser realizados cálculos adicionais.

6.3.3. Capacidade

Capacidade é um conceito relativo, ainda mais quando se trata de um sistema complexo, a exemplo de um aeroporto. Nesse contexto, inúmeras variáveis podem interferir no resultado final da avaliação, que depende da definição de premissas, critérios e parâmetros, os quais dizem respeito aos níveis de serviço e de conforto esperados no processo de atendimento a seus usuários.

No âmbito dos aeroportos que operam em regime de concessão, esses parâmetros são previamente estabelecidos, devendo servir de balizamento para o planejamento e para a gestão da infraestrutura aeroportuária sob responsabilidade das Concessionárias. É com base nessas premissas que se avalia a capacidade dos aeroportos concedidos, ou seja, a demanda de referência para o projeto deverá ser processada conforme esses parâmetros.

6.3.3.1. Variáveis de Capacidade

No âmbito dos aeroportos concedidos, são variáveis de capacidade da infraestrutura aeroportuária o dimensionamento dos componentes operacionais em relação à área necessária por ocupante nos ambientes que são objeto de análise, nos termos do Apêndice B do PEA (Parâmetros Mínimos de Dimensionamento - PMD), e o dimensionamento dos equipamentos empregados na operação aeroportuária, conforme o quantitativo requerido para o processamento da demanda prevista no Contrato de Concessão, também em relação aos valores de tempo de processamento definidos no Apêndice B.

6.3.3.2. Cálculo da Capacidade

O cálculo da capacidade entregue será realizado com base na verificação do atendimento aos PMD e da entrega dos equipamentos utilizados no processamento dos passageiros. A capacidade de cada componente operacional será determinada com base na menor capacidade disponibilizada, em termos de área e, quando aplicável, de quantitativo de equipamentos associados ao processamento realizado pelo componente objeto de avaliação.

A capacidade em termos de área será determinada com base no cálculo da área disponibilizada pela Concessionária, em comparação com a área mínima requerida para atendimento à demanda prevista na Fase contratual em análise, nos termos do PMD.

A capacidade em termos de equipamentos será aferida com base na capacidade de processamento do número de equipamentos instalados, em comparação com o número de equipamentos mínimos necessários para atendimento à demanda prevista na Fase contratual em análise, nos termos do PMD.

Serão consideradas, como referência para a validação da capacidade instalada na infraestrutura entregue, as informações apresentadas pela Concessionária nos documentos que compõem o projeto aprovado pela ANAC, relativas ao dimensionamento mínimo dos componentes – em termos de área e equipamentos – para atendimento aos requisitos contratuais aplicáveis, em consonância com os parâmetros estabelecidos no PEA.

A capacidade de processamento dos fluxos será avaliada individualmente – embarque e desembarque, doméstico e internacional. A capacidade total do fluxo será determinada pelo componente operacional mais restritivo, consideradas as variáveis de área e equipamentos.

6.4. Entendimentos Específicos

6.4.1. Avaliação dos Ambientes

Os componentes operacionais que serão objeto de verificação por parte da ANAC, cujas áreas são passíveis de monitoramento em relação ao Nível de Serviço oferecido aos usuários do Aeroporto, terão seu dimensionamento e *layout* verificados na data da Visita Técnica, devendo atender às metragens, à organização e aos demais arranjos necessários para o adequado processamento dos passageiros, assim como para o atendimento aos demais usuários da infraestrutura aeroportuária, conforme estabelecidos no Contrato de Concessão.

6.4.2. Acabamentos

A avaliação dos acabamentos dos componentes que serão objeto de verificação será feita com base nas informações apresentadas pela Concessionária no Memorial Descritivo e no Caderno de Especificações. Os padrões de acabamento descritos nestes documentos, já analisado pela ANAC, deverão ser aceitos automaticamente. Caso o acabamento encontrado seja diferente daquele descrito nos documentos que especificam as características do projeto, será avaliado, no caso a caso, se o novo padrão aplicado é equivalente ao previsto inicialmente e adequado às instalações onde se encontra.

Recomenda-se a notificação prévia de eventuais alterações nas especificações apresentadas no anteprojeto.

Aplica-se o entendimento previsto no item 6.3.2 do presente Manual a todos os locais onde houver circulação de usuários do aeroporto, em que, por motivos de segurança e bem-estar, deverão as obras em andamento estar devidamente isoladas. As áreas isoladas, se

incluïrem áreas de componentes operacionais, serão descontadas das áreas úteis dos mesmos, podendo assim o isolamento representar reduçãõ da capacidade de processamento de passageiros – fluxos de embarque e desembarque, doméstico e internacional – em razãõ de eventual nãõ atingimento às metragens mínimas resultantes da aplicaçãõ do Apêndice B do PEA aos componentes operacionais do aeroporto, conforme a metodologia descrita no item 6.3.3.2 deste Manual.

No processo de verificaçãõ da adequaçãõ do acabamento aplicado nas infraestruturas entregues pela Concessionária a seus usuários, serã analisada a soluçãõ dada em todos os pontos do terminal de passageiros, assim como nas demais infraestruturas associadas, que compõem os fluxos de embarque e desembarque de passageiros.

6.4.2.1. Pisos e Pavimentos

Pisos e pavimentos caracterizam a base horizontal de uma determinada construçãõ (ou as diferentes bases de cada andar de um edifício), ou ainda, as calçadas e faixas de rodagem dos pavimentos externos. Em um aeroporto, servem de apoio a pessoas, sistemas e equipamentos, além de facilitar o deslocamento de pedestres e veïculos.

Os materiais e técnicas de assentamento empregados no acabamento dos pisos e pavimentos dos locais que serãõ objeto de verificaçãõ deverãõ ser compatíveis com aqueles descritos nos projetos apresentados pela Concessionária à ANAC, já avaliados e aprovados.

O piso deverã estar completamente acabado, em soluçãõ definitiva. Nãõ serãõ aceitos pisos em estágio de contrapiso, com assentamento incompleto, com revestimentos provisórios ou com irregularidades significativas, que possam impactar a operaçãõ ou representar risco à integridade dos usuários.

6.4.2.2. Paredes e Fechamentos

Paredes e fechamentos sãõ elementos arquitetônicos cuja funçãõ é a divisãõ ou vedaçãõ dos espaços. Os materiais e técnicas de fechamento dos locais que serãõ objeto de verificaçãõ deverãõ ser compatíveis com aqueles descritos nos projetos apresentados pela Concessionária à ANAC, já avaliados e aprovados.

Sãõ considerados acabamentos para paredes e fechamentos, a título de exemplo, aqueles finalizados em pintura, laminados melamínicos, perfis metálicos, esquadrias, fechamentos ou panos de vidro e revestimentos em porcelanato, cerâmica, pedras naturais ou similares.

Os acabamentos deverãõ apresentar faces planas, coloraçãõ uniforme, sem rachaduras e com dimensões e alinhamento perfeitamente regulares, nãõ sendo aceitas soluções provisórias, exceto nos casos já elencados, de isolamento de áreas em obras ou ainda nãõ ocupadas (ex.: concessões comerciais), bem como em caso de instalações pré-existentis à Concessãõ, que nãõ foram, conforme o planejamento apresentado pela Concessionária e aprovado pela ANAC, objeto de intervençãõ.

6.4.2.3. Forros e Coberturas

Conceitualmente, o forro é um elemento arquitetônico que tem como funções práticas proteger/ocultar instalações prediais, além de promover isolamento térmico e acústico. Como funções estéticas, dar acabamento em lugares onde a cobertura é exposta e criar detalhes arquitetônicos. O forro pode ser estruturado conforme a sua função, usando diversos tipos de materiais.

São considerados acabamentos para forros e coberturas aqueles finalizados em pintura, laminados melamínicos, perfis metálicos, perfis em PVC, placas ou painéis em gesso, entre outros.

Forros, tetos e coberturas deverão estar completamente acabados, em solução definitiva. Não serão aceitos se estiverem irregulares ou com grandes imperfeições, assim como se estiverem incompletos.

6.4.3. Sistemas

Sistemas prediais são sistemas físicos, integrados a um edifício, que têm por finalidade dar suporte às atividades dos usuários, suprindo-os com os insumos prediais necessários e propiciando os serviços requeridos. Deverão apresentar desempenho capaz de suprir as necessidades e exigências dos usuários, independentemente dos materiais e componentes utilizados.

A indisponibilidade ou mal funcionamento de um determinado sistema considerado essencial à realização da atividade pretendida em um dado componente poderá resultar em indisponibilidade – parcial ou total, a depender da situação – do componente, implicando em redução da capacidade de processamento de passageiros no aeroporto.

6.4.3.1. Sistema de Bagagem (BHS)

O sistema de bagagem é responsável pela transferência, no processo de partida dos voos, dos volumes transportados pelos passageiros entre o saguão de embarque e a área destinada ao processamento da carga que é embarcada nas aeronaves e, no processo de chegada, da área de descarregamento das aeronaves para a sala de desembarque, com a finalidade de restituição dos volumes aos passageiros.

O sistema de bagagem deverá estar instalado e plenamente operacional. Entende-se que a sua indisponibilidade, parcial ou total, gera limitação da capacidade de processamento de passageiros e bagagens no terminal. No caso de indisponibilidade, o cálculo da capacidade será feito de forma proporcional à parcela do sistema entregue, apto ao desempenho da função a que se destina.

A verificação da disponibilidade do sistema de bagagem será feita, principalmente, nas áreas dedicadas ao despacho de bagagens, no check-in, e à restituição, na sala de desembarque. Peças intermediárias do sistema, indispensáveis ao processamento das bagagens, serão avaliadas com base em performance, ou seja, se são capazes de entregar os volumes despachados, do check-in para o Lado Ar e vice-versa, do Lado Ar para a área de restituição de bagagens.

A avaliação da capacidade de inspeção das bagagens despachadas no aeroporto se dará no Lado Ar, por meio de avaliação da funcionalidade dos equipamentos, conforme especificações descritas no projeto analisado e aprovado pela SIA.

6.4.3.2. Sistema de Sonorização

O principal objetivo do sistema de sonorização de um aeroporto é de claramente transmitir mensagens às pessoas que precisam de informações. Trata-se de recurso que deverá ser disponibilizado nos principais componentes operacionais que compõem os fluxos de embarque e desembarque de passageiros.

O sistema de sonorização especificado no caderno de especificações deverá estar instalado e funcionando, em todos os ambientes indicados pela Concessionária, ou, na ausência de indicação, minimamente naqueles considerados essenciais ao processamento dos passageiros no aeroporto (ex.: sala de embarque e sala de restituição de bagagens).

6.4.3.3. Sistema de Climatização

O sistema de climatização é responsável pelo tratamento do ar em recintos fechados, de modo a controlar simultaneamente a sua temperatura, umidade, pureza e movimentação, para obtenção de um ambiente adequado à permanência de pessoas e equipamentos. É tipicamente composto, conforme o sistema adotado, pelo conjunto de condicionadores de ar, equipamentos para resfriamento de água, dutos de água gelada, sistemas e dutos de insuflamento de ar e difusores.

A avaliação da disponibilidade do sistema consiste em verificar a operação do equipamento nos locais previstos no anteprojeto. De modo geral, serão verificados o conforto térmico nos ambientes e a qualidade ar oferecido aos usuários. Entende-se que todos os ambientes deverão estar adequadamente climatizados.

Em caso de dúvidas quanto à eficiência da climatização instalada, a ANAC poderá pedir a apresentação de laudos técnicos ou outras evidências que comprovem que os sistemas atendem aos padrões mínimos aceitáveis para o ambiente.

6.4.3.4. Sistema de Iluminação

O objetivo da iluminação é a obtenção de boas condições associadas à visibilidade, segurança e orientação dentro de um determinado ambiente. Este objetivo está intimamente associado às atividades que serão desenvolvidas no ambiente.

Em um aeroporto, o sistema é responsável pela iluminação de todos os ambientes do terminal de passageiros e suas infraestruturas associadas, bem como do acesso viário e do Lado Ar. É composto pelo conjunto de luminárias previstas para cada um dos ambientes e pelo sistema de iluminação de emergência.

A avaliação da disponibilidade desse sistema consiste em verificar se os equipamentos destinados à iluminação dos ambientes estão instalados e em perfeitas condições de funcionamento, conforme previstos no memorial descritivo e no caderno

de especificações do projeto, e se os ambientes estão adequadamente iluminados. Será verificada ainda a disponibilização do sistema de iluminação de emergência, que deverá ser capaz de ser acionado imediatamente em caso de falha do sistema principal.

Em caso de dúvidas quanto à eficiência da iluminação instalada, a ANAC poderá pedir a apresentação de laudos técnicos ou outras evidências de que a iluminação atende aos padrões mínimos aceitáveis para o ambiente.

6.4.4. Equipamentos e Mobiliário

Os equipamentos e mobiliário empregados no atendimento aos passageiros em um aeroporto cumprem à finalidade de propiciar o suporte às atividades inerentes aos processos de embarque e desembarque de passageiros. Dentre eles, cita-se, a título de exemplo, os balcões de check-in e despacho de bagagens, totens de autoatendimento, pórticos detectores de metais, scanners, tomógrafos, guichês de emigração e imigração, pontes de embarque, entre outros.

A indisponibilidade de um determinado equipamento ou mobiliário considerado essencial à realização da atividade pretendida em um dado componente poderá, a depender da situação, resultar em indisponibilidade – parcial ou total – do componente, implicando em redução da capacidade de processamento de passageiros no aeroporto.

Não será imputada à Concessionária responsabilidade por eventual indisponibilidade de equipamentos e mobiliário que, por definição, devam ser providos pelos operadores da atividade desenvolvida no aeroporto. O mesmo entendimento se aplica à questão da tripulação e operação dos equipamentos, cuja responsabilidade pertença a órgão ou entidade não controlado pelo operador aeroportuário.

6.4.4.1. Balcões de Check-In e Totens de Autoatendimento

Destinados à realização da primeira etapa do processo relativo ao transporte aéreo de passageiros no aeroporto, os balcões de check-in e os totens de autoatendimento se prestam ao registro do passageiro e despacho de suas respectivas bagagens, momento em que são emitidos o cartão de embarque e as notas de transporte de bagagens aos passageiros.

A verificação da disponibilidade dos balcões de check-in e Totens de Autoatendimento consiste em verificar a disponibilidade de equipamentos, em consonância com o quantitativo apresentado no anteprojeto, compatível com a demanda indicada no Contrato de Concessão, e com os parâmetros estabelecidos no PEA. A disponibilidade dos balcões de check-in considera a operacionalidade das balanças de bagagens, das esteiras injetoras e coletoras do BHS, dos terminais de operação (computadores e impressoras) instalados nos balcões e do mobiliário relacionado (balcão e cadeira). A disponibilidade dos equipamentos de autoatendimento considera a existência de pontos habilitados para instalação dos totens, em número equivalente àquele informado no anteprojeto, compatível com a demanda indicada no Contrato de Concessão e com os parâmetros estabelecidos no PEA. A disponibilidade dos totens considera a energização dos pontos dedicados à sua

instalação, bem como a conectividade com a rede, de modo a permitir a operação completa e imediata dos procedimentos previstos para o equipamento, tão logo sejam conectados.

6.4.4.2. Balcões de Atendimento nos Portões de Embarque

Os balcões de atendimento nos portões de embarque se prestam ao suporte às atividades de emissão de avisos sonoros (anúncios de embarque e outros informativos), atendimentos diversos a passageiros, impressão de documentos, inserção de dados relativos ao embarque dos passageiros nos sistemas das empresas aéreas, além de outras atividades de suporte às operações destas nos portões de embarque.

A avaliação da disponibilidade dos balcões de atendimento consiste em verificar a disponibilidade de equipamentos, considerando a operacionalidade do sistema de sonorização, dos terminais de operação (computadores e impressoras) e do mobiliário relacionado (balcões e cadeiras).

6.4.4.3. Scanners e Detectores de Metais

Os Scanners localizados na área de inspeção de segurança são equipamentos que permitem a inspeção das bagagens de mão. Os detectores de metais são equipamentos que permitem a inspeção do passageiro, em relação ao volume de objetos metálicos que são levados junto ao corpo. Ambos os equipamentos objetivam à verificação da presença de itens não permitidos na área restrita ou em aeronaves, conforme os parâmetros e os regimentos específicos para voos domésticos e internacionais.

A avaliação da disponibilidade dos Scanners e Detectores de Metais consiste em verificar a instalação e o funcionamento destes equipamentos, em consonância com o quantitativo mínimo apresentado no anteprojeto, compatível com a demanda indicada no Contrato de Concessão, e com o PEA. A disponibilidade dos Scanners considera a operacionalidade deste equipamento no processo de inspeção das bagagens de mão. A disponibilidade dos detectores de metais considera a operacionalidade do equipamento no processo de inspeção do passageiro. Ambos os equipamentos deverão ser capazes de processar o volume de passageiros previstos no contrato, conforme os padrões e os tempos previstos para a realização do procedimento de inspeção de segurança nessa etapa do embarque de passageiros.

6.4.4.4. Guichês da Emigração e da Imigração

Os guichês de Emigração e Imigração suportam os processos destinados ao controle de fronteiras do país, realizados pelo Departamento de Polícia Federal (DPF) em aeroportos que operam voos internacionais. Tais procedimentos estão inseridos em etapas intermediárias dos processos de embarque e desembarque de passageiros – emigração e imigração, respectivamente –, sendo indispensáveis no processamento dos passageiros de voos internacionais.

A constatação da disponibilidade dos guichês de Emigração e Imigração consiste em verificar a disponibilidade de equipamentos, considerando a operacionalidade dos terminais de operação (computadores e impressoras), e do respectivo mobiliário (balcões e cadeiras), em quantitativo que atenda ao dimensionamento mínimo necessário ao processamento dos passageiros, conforme os parâmetros contratuais aplicáveis.

6.4.4.5. Pontes de Embarque

As pontes de embarque são responsáveis pela conexão de pessoas entre o terminal de passageiros e a aeronave. Permitem a realização dos processos de embarque e desembarque de passageiros em um mesmo nível, abrigando-os das intempéries climáticas e dispensando a utilização de outros equipamentos de rampa, como as escadas e os ambulifts (em caso de passageiros com mobilidade reduzida).

A avaliação da disponibilidade das pontes de embarque objetiva verificar a oferta destes equipamentos – conforme o quantitativo previsto –, considerando a conclusão dos acabamentos em piso, fechamento e cobertura, funcionamento dos sistemas de iluminação e climatização, desempenho das funções de movimentação vertical e horizontal, acoplagem, operação de toldo, recurso de auto nivelamento, bem como o adequado funcionamento dos demais recursos previstos no equipamento, conforme especificados no projeto apresentado à ANAC.

6.4.4.6. Displays Informativos de Voo

Os displays informativos de voo são monitores conectados a um sistema central, cujo objetivo é disponibilizar informações em tempo real relacionadas com a situação dos voos, em especial quanto ao local onde é realizado o check-in, assim como os momentos de abertura e encerramento do atendimento no check-in, horários previstos para início de embarque e decolagem dos voos, portões assinalados para realização do embarque, eventuais atrasos ou cancelamentos, entre outras.

A constatação da disponibilidade dos displays informativos de voo consiste em verificar a instalação dos equipamentos nos locais previstos no projeto apresentado à ANAC, o funcionamento em compasso com o sistema e a emissão adequada das notificações, em tempo real, considerando suas aplicações, por área onde se encontram instalados.

6.4.4.7. Equipamentos de Ascenso e Descenso

Os equipamentos de ascenso e descenso são responsáveis pelo transporte vertical de passageiros entre os diferentes pavimentos do terminal de passageiros, assim como do edifício garagem. São enquadrados neste grupo os elevadores, as esteiras rolantes inclinadas e as escadas rolantes.

A constatação da disponibilidade dos equipamentos de ascenso e descenso consiste em verificar a instalação e o funcionamento de elevadores, escadas rolantes e esteiras rolantes inclinadas, quando utilizadas conectando diferentes pavimentos do

edifício avaliado. A disponibilidade dos equipamentos é considerada quando o referido dispositivo eletromecânico ou eletro hidráulico atende às premissas de capacidade e de acessibilidade previstas no anteprojeto, em consonância com as normas e com as especificações técnicas aplicáveis.

6.4.4.8. Equipamentos de Auxílio ao Deslocamento (Esteiras Rolantes)

Em aeroportos, os equipamentos de auxílio ao deslocamento mais comuns são esteiras rolantes, ou tapetes rolantes, que consistem em uma esteira transportadora de baixa velocidade, usada para a locomoção de pessoas de forma horizontal, promovendo conforto e auxiliando o deslocamento entre componentes ou dentro de um mesmo componente, como é o caso das salas de embarque.

A verificação da disponibilidade dos equipamentos de auxílio ao deslocamento consiste em avaliar se os referidos dispositivos eletromecânicos ou eletro hidráulicos estão instalados e operacionais, atendendo à sua finalidade e às premissas de capacidade e acessibilidade previstas em projeto, em consonância com as normas e com as especificações técnicas aplicáveis.

6.4.5. Sinalização

A sinalização de um aeroporto tem como objetivo primário a indicação rápida e eficiente dos caminhos, das direções e da localização de elementos espaciais que estão dispersos em um ambiente amplo. Ela é necessária quando a arquitetura do componente não consegue mostrar, por si só, os caminhos ou a finalidade dos espaços. Tem caráter de informar além do que se vê, propor decisões em tempo hábil, alertar para a segurança do espaço e ainda confere uma identidade ao lugar, considerando-se os grafismos e os suportes instalados.

O deslocamento de pessoas para acessar o terminal, bem como entre seus componentes, deve ser adequadamente sinalizado, de tal modo que os caminhos e os fluxos dos usuários sejam facilmente localizados e as sinalizações de identificação, informação e orientação estejam adequadamente dimensionadas, posicionadas e instaladas, permitindo comunicação fácil e eficiente com os usuários.

A verificação dos artefatos de sinalização considerará a disponibilidade, adequação, fácil leitura e orientação aos passageiros e demais utentes do aeroporto. Tais artefatos deverão indicar os avisos, orientações, alertas, principais acessos, equipamentos, serviços e processadores do aeroporto, de modo a conduzir fácil e rapidamente o usuário ao serviço necessário pelo melhor trajeto e tempo possíveis. Considera-se também a adequação destes artefatos às legislações de acessibilidade vigentes, permitindo a inclusão de qualquer pessoa, independentemente de eventuais necessidades especiais.

6.4.6. Aspectos de *Safety* e *Security*

Com o objetivo de superar deficiências pré-existentes e proporcionar condições mais adequadas e seguras para a realização das operações aeroportuárias, foram introduzidas, no Contrato de Concessão Aeroportuária, obrigações relacionadas aos aspectos de *safety* e

security. Tais obrigações referem-se a adequações da infraestrutura aeroportuária do Lado Ar aos regulamentos técnicos de aviação civil aplicáveis, tanto em relação à segurança operacional, no tocante aos riscos decorrentes da realização das atividades aéreas, quanto em relação à segurança contra atos de interferência ilícita, atinente aos riscos originados em fatores externos.

Apesar de ser competência regimental da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos a gestão dos Contratos de Concessão, a área da ANAC responsável pela condução dos processos afetos aos aspectos de *safety* e *security* no âmbito das operações aeroportuárias é a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). Nesse sentido, em que pese encontrem-se estabelecidas no Contrato de Concessão obrigações relacionadas a esses aspectos, caberá àquela Superintendência a validação das entregas da Concessionária, em atendimento aos requisitos contratuais aplicáveis. Com base no ateste da SIA, a SRA considerará adimplida a obrigação contratual.

6.5. Tabela de Aplicabilidade

Com a finalidade de facilitar a compreensão a respeito do escopo de avaliação da ANAC quanto ao adimplemento contratual relacionado com a realização de obras e investimentos em infraestrutura aeroportuária, desenvolveu-se a tabela de aplicabilidade apresentada a seguir, em que são indicados os itens de verificação por componente operacional.

ITENS DE VERIFICAÇÃO	Dimensionamentos		Sistemas, Equipamentos & Mobiliário						
	Componente	Fila	Balcões	Totens	BHS	Pórticos	Elevadores	Escadas Rolantes	Esteiras Rolantes
S. Embarque / Check-In	●	●	●	●	●	-	●	●	-
Inspeção de Segurança	-	●	●	-	-	●	-	-	-
Emigração	-	●	●	○	-	-	-	-	-
Sala de Embarque	●	●	●	-	-	-	●	●	○
Conector	●	-	-	-	-	-	-	-	●
Imigração	-	●	●	○	-	-	○	○	-
Sala de Desembarque	●	-	●	○	●	-	●	●	-
Aduana	-	●	-	-	-	-	-	-	-
Saguão de Desembarque	●	-	○	○	○	-	●	●	-
Acesso Viário	●	-	-	-	-	-	-	-	-
Meio-Fio	●	-	-	-	-	-	-	-	-
Estacionamento	●	-	-	-	-	-	○	○	-

ITENS DE VERIFICAÇÃO	Instalações		Acabamentos			Sinalizações / FID		
	Iluminação	Climatização	Piso	Parede/ Fechamento	Forro	FID	S. Vertical	S. Horizontal
S. Embarque / Check-In	●	●	●	●	●	●	●	○
Inspeção de Segurança	●	●	●	●	●	○	●	○
Emigração	●	●	●	●	●	○	●	○
Sala de Embarque	●	●	●	●	●	●	●	○
Conector	●	●	●	●	●	○	●	○
Imigração	●	●	●	●	●	○	●	○
Sala de Desembarque	●	●	●	●	●	●	●	○
Aduana	●	●	●	●	●	○	●	○
Saguão de Desembarque	●	●	●	●	●	●	●	○
Acesso Viário	●	-	●	-	-	-	●	●
Meio-Fio	●	-	●	●	●	-	●	●
Estacionamento	●	○	●	●	●	-	●	●

● Item de Verificação

○ Item Passível de Verificação (Conforme Projeto)

- N/A

7. Considerações Finais

Estima-se que a documentação e a divulgação dos entendimentos da área técnica da Agência responsável pela gestão contratual dos aspectos relacionados com o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, por meio da realização de obras e investimentos em aeroportos concedidos, em atendimento às obrigações estabelecidas no PEA, permita a promoção da necessária transparência no processo, resultando em ganhos de eficiência na realização das atividades envolvidas, para ambos os lados, Concessionária e Poder Concedente.

Entende-se que o alinhamento dos entendimentos e a simetria das informações quanto ao que se espera em relação ao cumprimento dos requisitos contratuais seja efetivamente benéfico, visto que permite ao ente regulado atuar de forma assertiva e eficiente na realização das ações a seu encargo, reduzindo-se o tempo necessário para a realização dos investimentos em infraestrutura aeroportuária – no caso dos aeroportos concedidos – e afinando-se, de forma gradual e crescente, o resultado destas ações às expectativas do Órgão regulador.

A expectativa da GIOS, ao desenvolver o presente Manual, é promover a melhoria contínua da comunicação com as Concessionárias, incumbidas da ampliação, manutenção e exploração de infraestruturas aeroportuárias, no tocante à realização dos investimentos previstos nos Contratos de Concessão. Acredita-se que ações nesse sentido possam resultar, a partir do alinhamento dos entendimentos, na otimização dos processos e, conseqüentemente, em benefícios diretos aos usuários do transporte aéreo e à sociedade como um todo.



SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS
GERÊNCIA DE INVESTIMENTOS E OBRAS - GIOS
gios@anac.gov.br

