



# MANUAL DE PROCEDIMENTOS SIA MPR/SIA-100-R00

---

## ANÁLISE DE PROJETO BÁSICO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE (RN)

---



# MANUAL DE PROCEDIMENTOS SIA MPR/SIA-100-R00

Brasília, 25 de maio de 2012

Rodrigo Flório Moser  
Gerente de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias

Aprovado,

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani  
Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária



## SUMÁRIO

### 1 CONTEÚDO

1.	Disposições Preliminares.....	5
1.1.	Finalidade .....	5
1.2.	Revogação .....	5
1.3.	Fundamentação.....	5
1.4.	Público-Alvo .....	5
1.5.	Divulgação .....	5
1.6.	Elaboração e Revisão .....	5
1.7.	Utilização do MPR .....	6
2.	Definições .....	7
2.1.	Anotação de Responsabilidade Técnica - ART.....	7
2.2.	Manual.....	7
2.3.	Manual de Procedimentos Internos - MPR .....	7
2.4.	Processo.....	7
2.5.	Procedimento.....	7
3.	Processo de Análise .....	8
3.1.	Objeto da Análise .....	8
3.2.	Procedimentos do Gerente do Contrato .....	9
3.3.	Procedimentos de Análise do Projeto.....	10
3.4.	Guia de Verificação de Requisitos (GENG) .....	11
3.5.	Guia de Verificação de Requisitos (GFSI).....	11
3.6.	Guia de Verificação de Requisitos (GOPS) .....	11
3.7.	Guia de Verificação de Requisitos (DRUM) .....	12
4.	Disposições Finais .....	13
	Anexo I - Extrato do Contrato: Das Fases de Execução do Objeto .....	14
	Anexo II - Extrato do Contrato: Anexo 2 - PEA.....	16
	Apêndice A - Modelo de Guia de Verificação do Projeto Básico - GENG.....	29
	Apêndice B - Modelo de Guia de Verificação do Projeto Básico - GFSI.....	32
	Apêndice C - Modelo de Guia de Verificação do Projeto Básico - GOPS .....	38
	Apêndice D - Modelo de Guia de Verificação do Projeto Básico - DRUM .....	44
	Apêndice E - Modelo de Guia de Verificação do Projeto Básico - Resumo.....	47

## **1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1. FINALIDADE**

Estabelecer diretrizes para a análise de projeto básico de infraestrutura aeroportuária, objeto de concessão nos termos da Lei Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dentro da área de competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, a fim de assegurar a padronização de procedimentos executados pelo seu quadro de pessoal.

### **1.2. REVOGAÇÃO**

Item não aplicável.

### **1.3. FUNDAMENTAÇÃO**

Este manual é fundamentado no artigo 38, da Resolução Nº 110 da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, de 15 de setembro de 2009, publicada na Seção I, do Diário Oficial da União de 21 de setembro de 2009.

### **1.4. PÚBLICO-ALVO**

As disposições deste documento se aplicam a todos os servidores integrantes da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, responsáveis por atividades relacionadas à análise de projetos do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

### **1.5. DIVULGAÇÃO**

Este documento não se enquadra nos critérios estabelecidos no art. 5º do Decreto Nº 4.553, de 27 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal. Será publicado apenas nos meios internos à ANAC e entregue a ou comentado por pessoas do órgão envolvidas na análise de projetos do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

### **1.6. ELABORAÇÃO E REVISÃO**

O processo que resulta na aprovação ou na alteração deste manual é de responsabilidade da Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias - GOPS.

Mudanças na legislação nacional ou em regulamentos da Agência que afetem direta ou indiretamente a legalidade ou viabilidade deste manual são motivos para uma revisão, bem como a necessidade de explicitação de casos omissos ou aprimoramento dos procedimentos estabelecidos no citado documento.

Por ocasião da revisão deste MPR, também deve ser verificada a necessidade de adequação de outros documentos ou normativos que possuam relação com a matéria da qual trata o manual.

As sugestões de revisão devem ser encaminhadas ao gerente da GOPS, com as respectivas justificativas.

O Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária é o responsável por aprovar todas as revisões deste MPR.

## **1.7. UTILIZAÇÃO DO MPR**

O capítulo 2 apresenta as principais definições usadas no procedimento de análise de projetos e deve ser lido integralmente antes da leitura de capítulos posteriores.

O capítulo 3 apresenta os procedimentos a serem observados durante a análise pelo corpo técnico da SIA e devem ser lidos antes do início do processo. Os procedimentos estão ordenados em passos, identificados pelas letras do alfabeto - ex. “a)”, “b)”, “c)” -, e devem ser seguidos sequencialmente.

O capítulo 4 apresenta as disposições finais do documento, que trata das ações a serem realizadas em casos não previstos nos capítulos anteriores.

Passos podem conter subpassos, identificados pelas letras do alfabeto seguidas de um número - ex. “a1)”, “a2)”, “b1)” -, posicionadas sempre abaixo do passo de mesma letra. Os subpassos apresentam exceções ou desvios que podem ser encontrados na execução do passo principal, ou ainda, observações. Eles devem ser lidos em sua totalidade, e seguidos como regra somente no caso da exceção apresentada ocorrer. Subpassos também podem conter subpassos internos, identificados por uma letra do alfabeto e dois números separados por um ponto, inseridos sequencialmente - ex. “a1.1)”, “a1.2)”. O propósito de subpassos internos é o de listar as instruções dos subpassos de forma sequencial, e apresentar comentários.

## 2. DEFINIÇÕES

### 2.1. ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - ART

Documento emitido pelos Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura através do qual o profissional declara sua responsabilidade pelo projeto e/ou execução de uma obra.

### 2.2. MANUAL

Ato normativo baixado segundo competência regimental ou delegada, que tem como finalidade “detalhar rotinas e procedimentos técnicos ou administrativos para garantir padrão de execução”. (IN ANAC 23/2009).

### 2.3. MANUAL DE PROCEDIMENTOS INTERNOS - MPR

Os manuais de procedimentos internos - MPR da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária têm por objetivo detalhar rotinas e procedimentos técnicos ou administrativos por meio de **instruções**, buscando garantir o **padrão de execução** das atividades conduzidas nos processos afetos à área, seja em órgãos específicos seja em órgãos descentralizados ou outros aos quais é delegada competência.

É o documento que descreve um procedimento a ser executado pelo público alvo, sendo de cumprimento **obrigatório** no desenvolvimento das atividades da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Um MPR não cria requisitos, apenas estabelece procedimentos padronizados para a execução de processos.

### 2.4. PROCESSO

Processo, no contexto de um MPR, é o conjunto de **atividades** sequenciais que são executados com a finalidade de se gerar um resultado dentro da agência. Um processo pode ser multifuncional, usando-se das atividades de pessoas provenientes de diferentes áreas.

### 2.5. PROCEDIMENTO

Procedimento, no contexto de um MPR, é a **forma** pela qual as atividades dentro de um processo são realizadas. O procedimento define como e por quem uma atividade deve ser realizada, além de estabelecer a sequência lógica entre elas. Pode conter, opcionalmente, estruturas de controle da qualidade do resultado gerado e de prazo para execução.

### 3. PROCESSO DE ANÁLISE

Este capítulo descreve os procedimentos que devem ser executados no processo de análise dos projetos básicos. Os procedimentos estão divididos em: procedimentos a serem executados pelo gerente do contrato e procedimentos a serem executados pelas gerências responsáveis pela análise técnica do projeto, de acordo com a especialidade de cada gerência. As etapas listadas consideram a análise completa do projeto.

#### 3.1. OBJETO DA ANÁLISE

a) Os documentos abaixo serão enviados pela Concessionária e deverão ser objeto de análise e manifestação objetiva da ANAC, quanto à sua adequação às especificações contratuais, regulamentares ou legais.

a1) Peças gráficas que contenham o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar todo o sítio aeroportuário e possibilitar completa avaliação do aeroporto em todas as suas fases. As peças gráficas deverão conter a locação de todos os elementos aeroportuários, tais como: pistas, *taxiways*, pátios, terminais de passageiros e de carga, demais edificações relacionadas, sinalização vertical e luminosa, auxílios à navegação aérea, central de utilidades, subestações de energia e grupos geradores, instalações para tratamento de resíduos, pontos de controle do acesso de pessoas e veículos ao sítio, cercas patrimoniais e operacionais, vias de serviço, entre outros;

a2) Memorial Descritivo, que deve conter o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar o sítio aeroportuário, contendo os seguintes elementos:

a2.1 Demonstrativos que possibilitem a verificação clara e objetiva da adequação do Projeto Básico apresentado com o Plano Diretor do Aeroporto aprovado pela ANAC;

a2.2 Descrição objetiva das obras, com indicação dos materiais e serviços utilizados, em conformidade com o contrato de concessão do aeroporto e as normas técnicas brasileiras aplicáveis;

a2.3 Demonstrativos que possibilitem a verificação clara e objetiva do atendimento de todos os requisitos construtivos expressos no contrato, em especial a adequação das áreas propostas do terminal de passageiros com a demanda de hora pico, de acordo com o expresso no contrato e no Anexo 2 do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Aeroportuária) - transcrito no Anexo II deste manual;

a2.4 Demonstrativos que possibilitem a verificação clara e objetiva do atendimento às Normas Brasileiras de acessibilidade em edifícios, em especial à NBR 9050:2004, além daquelas utilizadas na indústria do transporte aéreo internacional, aplicáveis ao Aeroporto;

a2.5 Demonstrativos que possibilitem a verificação clara e objetiva do atendimento à legislação e regulamentação de proteção ao voo, em especial às superfícies de proteção e rampas de aproximação aplicáveis ao Aeroporto;



- a3) Declaração de adequação dos projetos de instalações prediais às normas brasileiras aplicáveis;
- a4) Comprovantes de formalização de consulta aos órgãos ambientais em nível Federal, Estadual ou Municipal, conforme o caso;
  - a4.1 Comprovantes de formalização de consulta e solicitação de aprovação do projeto à legislação de proteção e combate a incêndio em edifícios, aplicável ao Aeroporto;
- a5) Protocolo(s) de Intenções e acordos firmados(s) entre a Concessionária e órgãos ou entidades nas esferas de governo federal, estadual ou municipal; e
- a6) Anotações de Responsabilidade Técnica (ART), em conformidade com a Instrução Normativa - CREA n.º 05, de 6 de julho de 1999, bem como os Registros de Responsabilidade Técnica (RRT's) na prestação de serviços de arquitetura e urbanismo, conforme Resolução CAU/BR nº 17 de 2 de março de 2012, inclusive os referentes aos contratos de terceiros, que deverão estar vinculadas ao documento principal.
  - a6.1 Declaração de Responsabilidade Técnica, quando necessária, assinada pelo(s) Responsável(is) Técnico(s) pelo projeto.

### **3.2. PROCEDIMENTOS DO GERENTE DO CONTRATO**

- a) Após o recebimento formal do projeto, o gerente do contrato deverá verificar se o projeto atende todos os requisitos de forma, tais como a apresentação dos documentos básicos necessários, a padronização dos documentos, a codificação, etc.
  - a1) Em caso de não atendimento dos requisitos necessários, a Concessionária deverá ser imediatamente notificada, por e-mail e por Ofício (encaminhado com Aviso de Recebimento - AR) para adequação das não conformidades e o envio de nova versão, no prazo estipulado pela ANAC.
    - a1.1 A contagem do prazo para recebimento da documentação com as adequações das não conformidades deverá ser iniciada a partir da data de recebimento do Ofício pela concessionária, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento.
  - a2) Caso a concessionária não encaminhe a documentação no prazo, a SIA considerará a documentação como não aceita e adotará as providências cabíveis, conforme disposições normativas e contratuais vigentes.
- b) Atendidos os requisitos formais de recebimento de projetos, o gerente do contrato deverá informar às gerências responsáveis pela análise técnica o local de rede onde os arquivos do projeto encontram-se disponíveis, acordando um prazo para análise com cada gerência.
  - b1) Apresenta-se relevante a observação do prazo máximo de análise estabelecido nos contratos. O gerente de contrato deve fazer o acompanhamento do prazo e estabelecer uma margem de tempo para receber e consolidar as análises das gerências visando evitar atrasos por parte da ANAC.

- c) O gerente do contrato será responsável pela coordenação entre as gerências quando a análise de determinado aspecto do projeto envolver mais de uma gerência, devendo informar as gerências sobre a necessidade de análise conjunta dos aspectos multidisciplinares.
- d) Após o recebimento por e-mail das conclusões da análise de cada gerência, o gerente do contrato deverá assegurar que todos os aspectos das listas de verificação foram adequadamente abordados na análise.
  - d1) Em caso de não atendimento, o gerente do contrato deverá comunicar à gerência a necessidade de adequação ou complemento da análise, acordando novo prazo para entrega, respeitados os prazos de análise estabelecidos no contrato.
- e) Após a aceitação das análises de todas as gerências, o gerente do contrato deverá preencher a guia resumo (Apêndice E deste manual) e elaborar uma nota técnica consolidando a análise do projeto e comunicar à concessionária sobre a aceitação do projeto.
  - e1) Havendo necessidade de ajustes no projeto, a Concessionária deverá ser imediatamente notificada, por e-mail e por Ofício (encaminhado com Aviso de Recebimento - AR), para adequação das não conformidades e o envio de nova versão, no prazo estipulado pela ANAC.
    - e1.1 Como explicitado no item a1.1, a contagem do prazo para recebimento da documentação deverá se dar a partir da data de recebimento do Ofício pela concessionária, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento.
  - e2) Caso a concessionária não encaminhe a documentação no prazo ou não realize as adequações solicitadas pela ANAC, a documentação será considerada como não aceita e a Agência adotará as providências cabíveis, conforme disposições normativas e contratuais vigentes.
- f) Autorizações parciais de construção poderão ser concedidas durante a análise do projeto básico, caso solicitado pela Concessionária com a devida justificativa, desde que fique evidenciado que o objeto da autorização não compromete o desenvolvimento posterior do sítio aeroportuário, previsto na última versão do Plano Diretor aprovado pela ANAC.

### **3.3. PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DO PROJETO**

- a) Após o recebimento da comunicação relativa à disponibilidade dos arquivos para análise, cada gerência deverá analisar os documentos, de acordo com a sua especialidade, no prazo acordado com o gerente do contrato.
- b) Tratando-se de assuntos multidisciplinares, a gerência deverá interagir com as demais gerências envolvidas nos aspectos a serem analisados, sob coordenação do gerente do contrato.

- c) No processo de análise, as gerências devem analisar o projeto conforme elementos constantes nos Apêndices deste manual e preparar um parecer sobre a matéria, indicando, ao final, sua posição quanto à “aceitação total do projeto”; “não aceitação do projeto” ou “aceitação parcial do projeto”, apresentando a motivação relativa aos elementos não aceitos.
- d) Após a análise do projeto, cada gerência deverá enviar por e-mail ao gerente do contrato a guia de verificação contendo seu parecer.

### **3.4. GUIA DE VERIFICAÇÃO DE REQUISITOS (GENG)**

O procedimento de análise do projeto pela Gerência de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária - GENG deverá ser balizado pela guia de verificação específica (Apêndice A deste manual), de acordo com os requisitos constantes nos seguintes instrumentos e atos normativos:

- Contrato de concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)
- RBAC 154 - Projeto de Aeródromos

### **3.5. GUIA DE VERIFICAÇÃO DE REQUISITOS (GFSI)**

O procedimento de análise do projeto pela Gerência de Facilitação do Transporte Aéreo e Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - GFSI deverá ser balizado pela guia de verificação específica (Apêndice B deste manual), de acordo com os requisitos constantes nos seguintes instrumentos e atos normativos:

- Contrato de concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)
- Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 (PNAVSEC)
- IAC 107-1004A - Controle de Acesso às Áreas Restritas de Aeródromos Civis Brasileiros com Operação de Serviço de Transporte Aéreo
- IAC 108-1003 - Procedimentos de Segurança da Aviação Civil Relativos às Aeronaves no Solo

### **3.6. GUIA DE VERIFICAÇÃO DE REQUISITOS (GOPS)**

O procedimento de análise do projeto pela Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias - GOPS deverá ser balizado pela guia de verificação específica (Apêndice C deste manual), de acordo com os requisitos constantes nos seguintes instrumentos e atos normativos:

- Contrato de concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)
- Resolução ANAC nº 115, de 06 de outubro de 2009 - Implantação, operação e manutenção do SESCINC

### **3.7. GUIA DE VERIFICAÇÃO DE REQUISITOS (DRUM)**

O procedimento de análise do projeto pela Divisão de Relações Urbanas e Meio Ambiente - DRUM deverá ser balizado pela guia de verificação específica (Apêndice D deste manual), de acordo com os requisitos constantes nos seguintes instrumentos e atos normativos:

- Contrato de concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA)
- RBAC 161 - Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR

#### **4. DISPOSIÇÕES FINAIS**

Os casos omissos quanto aos procedimentos para elaboração e revisão deste manual serão solucionados pelo Superintendente da SIA, ouvida a Gerência de Normas, Padrões e Sistemas - GNPS e a Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias - GOPS.

Caso o público-alvo identifique omissão no manual, deve informar ao gerente da GOPS para que ele seja atualizado.

## **ANEXO I - EXTRATO DO CONTRATO: DAS FASES DE EXECUÇÃO DO OBJETO**

### **Seção V - Das Fases de Realização do Objeto**

#### **Subseção I - Da Fase I**

2.14. Implementadas as condições de eficácia previstas nos itens 2.5.1 e 2.5.2 deste contrato, a ANAC expedirá, em até 30 (trinta) dias, Ordem de Serviço da Fase I, determinando o início do projeto e construção do Aeroporto.

2.15. No prazo máximo de 6 (seis) meses após a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, a Concessionária deverá:

2.15.1. apresentar o Projeto Básico do Aeroporto;

2.15.2. apresentar o cronograma de realização dos investimentos para aprovação pela ANAC, e

2.15.3. firmar o Termo de Aceitação Definitivo e de Permissão de Uso de Ativos das instalações do Aeroporto, previsto no Anexo 8 do Contrato, após a devida verificação e conferência dos bens afetos à Concessão.

2.16. O Projeto Básico deverá ser elaborado de acordo com a Metodologia de Execução e com o PEA, devendo conter os elementos necessários e suficientes, com grau de precisão adequado, para caracterizar as obras e serviços a serem realizados, permitindo a avaliação do método aplicado e do prazo de realização do investimento. O projeto básico pode ser apresentado em forma e conteúdo diversos daqueles constantes na Metodologia de Execução, desde que devidamente justificado à ANAC o aprimoramento do projeto com relação à proposta apresentada durante o procedimento licitatório.

2.17. No prazo máximo de 90 (noventa) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Projeto Básico, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do Projeto Básico pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes, no contrato legislação e regulamentação do setor, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V Seção I deste Contrato.

2.18. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

2.19. A Concessionária deverá submeter todas as alterações do projeto básico, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação pela ANAC.

2.20. Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo fixado pela ANAC para rerepresentá-lo, com as adequações necessárias.

2.21. No prazo de 90 (noventa) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá apresentar o Manual de Operações do Aeroporto, para aprovação da ANAC, conforme disposto em regulamentação específica vigente, para fins de certificação aeroportuária.

2.22. No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá entregar o Projeto “as built” para a ANAC, para fins de cadastramento;

2.23. A Fase I terá prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses, a contar da Data de Eficácia, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo, cujo termo final coincidirá com a emissão da Ordem de Serviço da Fase II.

## **ANEXO II - EXTRATO DO CONTRATO: ANEXO 2 - PEA**

### **1. Apresentação e Definições Preliminares**

#### **1.1. Apresentação**

1.1.1. O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) determina as obrigações e condições de exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante pela Concessionária. Este documento define o objeto da concessão e os indicadores de qualidade do serviço que serão utilizados pela ANAC para fiscalizar e regular a operação do Aeroporto.

#### **1.2. Definições Preliminares**

1.2.1. Para fins de verificação do atendimento ao disposto no presente Anexo, são apresentados a seguir o conceito de três elementos fundamentais do PEA: (i) hora-pico; (ii) parâmetros mínimos de dimensionamento e (iii) gatilho de investimento. Tais conceitos estão inter-relacionados e comporão a base para determinar obrigações da Concessionária referentes aos investimentos e operação do Aeroporto.

##### **1.2.2. Hora-pico de passageiros**

1.2.2.1. A hora-pico de passageiros será definida como a hora tal que a soma de todas as outras horas nos últimos 12 (doze) meses com movimento superior a ela totalize um volume acumulado de 3,5% (três vírgula cinco por cento) do movimento nesse mesmo período. Essa hora deverá ser obtida para cada tipo de tráfego (doméstico/internacional, embarque/desembarque) e suas possíveis combinações, da seguinte forma:

- 1.2.2.1.1. ordenam-se de forma decrescente os volumes horários registrados nos últimos 12 (doze) meses;
- 1.2.2.1.2. obtém-se a participação do volume de passageiros de cada hora dentro do volume total dos últimos 12 (doze) meses, e
- 1.2.2.1.3. a partir da hora mais movimentada, identifica-se a hora em que o percentual acumulado totaliza 3,5% (três vírgula cinco por cento) do movimento nos últimos 12 (doze) meses. Desse modo, o movimento de passageiros na hora-pico é aquele que ocorre dentro dessa hora.

##### **1.2.3. Parâmetros mínimos de dimensionamento**

1.2.3.1. Os parâmetros mínimos de dimensionamento correspondem a um conjunto de premissas necessárias para calcular a área mínima requerida para cada componente operacional do Terminal de Passageiros. Essas áreas devem ser suficientes para assegurar que o passageiro desfrute do espaço adequado, conforme os padrões exigidos pela ANAC e definidos neste Anexo.

1.2.3.2. A Concessionária deverá atender o espaço mínimo por passageiro em cada componente operacional do Terminal, conforme especificado na Tabela 1.

1.2.3.3. A capacidade do Terminal de Passageiros na hora-pico será calculada com base nos tempos de ocupação e premissas de acompanhantes assumidos pela Concessionária, que não poderão ser menores que o limite inferior do tempo de ocupação e número de acompanhantes por passageiro, também apresentados na Tabela 1.

1.2.3.4. O tempo de ocupação de um componente do terminal corresponde ao tempo esperado de permanência dos ocupantes, de acordo com as instalações físicas e a disponibilidade de sistemas e equipamentos que auxiliem no processamento dos passageiros.



1.2.3.5. A Concessionária poderá solicitar à ANAC, a cada 2 (dois) anos de operação do Aeroporto, a revisão dos limites inferiores do tempo de ocupação e do número de acompanhantes por passageiro. Para que tais premissas sejam alteradas, caberá à Concessionária demonstrar que no Aeroporto o número de acompanhantes é inferior àquele constante da Tabela 1, e/ou o tempo de permanência dos passageiros em cada componente operacional é inferior ao descrito na Tabela 1.

**Tabela 1 - Espaço mínimo por passageiro e limite inferior do tempo de ocupação e outros parâmetros**

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,3	1,8
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	30	30
Área para formação de filas de check-in e despacho	m <sup>2</sup> /pax	1,3	1,8
	min.	20	30
Área para formação de filas para inspeção de segurança	m <sup>2</sup> /pax	1,0	1,0
	min.	10	10
Área para formação de filas para emigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Área das salas de embarque: máxima ocupação da sala	%	65	65
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70	70
Posições próximas (ponte de embarque)*	%	65	95
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	60
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	20
Posições remotas (atendimento total por ônibus)	%	35	5**
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	60**
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	20**
Área de formação de filas para imigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Sala de desembarque: área necessária por passageiro	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	15	30
Área de formação de filas para aduana	m <sup>2</sup> /pax	-	1,7
	min.	-	10
Saguão de desembarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	15	20

(\*) Percentual mínimo de passageiros movimentados nos últimos 12 (doze) meses.

#### 1.2.4. Gatilho de Investimento

1.2.4.1. Para caracterização do Gatilho de Investimento será considerado (i) o espaço efetivo, (ii) o espaço mínimo por passageiro da Tabela 1, em conjunto com (iii) os tempos médios de ocupação e outros parâmetros adotados pela Concessionária e que deverão ser apresentados no formato da Tabela constante do Apêndice C.

1.2.4.2. Com a coleta das duas informações mencionadas, será calculado o espaço efetivo por passageiro de cada componente, com base na seguinte fórmula:

$$Eep_i = \frac{Ad_i}{Hp_i \times To_i} \times 60 \text{ sendo que } \frac{Eep_i}{Emp_i} \geq 1$$

Onde:

Eep<sub>i</sub> - espaço efetivo por passageiro do componente “i” (m<sup>2</sup>/pax)

Ad<sub>i</sub> - área disponível no componente “i” (m<sup>2</sup>)

Hp<sub>i</sub> - movimento de passageiros na hora pico do componente “i” (pax/hora)

To<sub>i</sub> - tempo de ocupação no componente “i” (min) conforme modelo do Apêndice C

Emp<sub>i</sub> - espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m<sup>2</sup>/pax), conforme Tabela 1

1.2.4.3. A Concessionária deverá enviar mensalmente à ANAC um relatório com a apuração da razão entre o espaço efetivo, calculado com base na hora pico dos últimos 12 (doze) meses, e o espaço mínimo por passageiro. Quando esta relação atingir um valor igual ou inferior a 1,2 (um vírgula dois), a Concessionária terá 30 (trinta) dias para submeter à ANAC os seguintes documentos:

1.2.4.3.1. Plano de investimento; e,

1.2.4.3.2. Plano de ações operacionais.

1.2.4.4. Tais documentos terão por objetivo apresentar as medidas a serem adotadas pela Concessionária a fim de evitar a degradação do nível de serviço, e deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

1.2.4.4.1. A projeção mensal da hora pico até o momento em que a relação entre o espaço efetivo e o espaço mínimo por passageiro for igual a 1 (um), fixadas as demais variáveis;

1.2.4.4.2. As eventuais medidas operacionais que serão adotadas para manter a relação entre o espaço efetivo e o espaço mínimo por passageiro maior que 1 (um), bem como a nova projeção da evolução dessa relação até atingir o valor de 1 (um); e/ou

1.2.4.4.3. O cronograma de submissão de projetos à ANAC e de realização de investimentos.

1.2.4.5. A relação direta entre o Terminal de Passageiros e os demais componentes aeroportuários implica que o gatilho de investimento regerá também os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do aeroporto, não incluídos na Tabela 1. Desta forma, o plano de investimento e o plano de ações operacionais deverão apresentar sistemicamente as intervenções para balanceamento da capacidade dos demais componentes, incluindo, mas não se limitando a:

1.2.4.5.1. Vias de acesso do aeroporto;

1.2.4.5.2. Estacionamentos de veículos;

- 1.2.4.5.3. Vias de circulação interna;
- 1.2.4.5.4. Meio fio de embarque e desembarque;
- 1.2.4.5.5. Edifício Terminal de Passageiros;
- 1.2.4.5.6. Pátio de aeronaves;
- 1.2.4.5.7. Pistas de rolamento;
- 1.2.4.5.8. Pistas de pouso e decolagem.

## **2. Especificação do Objeto da Concessão**

### **2.1. Introdução**

2.1.1. A especificação do objeto da Concessão é dividida em cinco itens:

2.1.1.1. Sítio aeroportuário: descrição da localização geográfica e da situação jurídica do sítio aeroportuário.

2.1.1.2. Elementos Aeroportuários Obrigatórios: consiste na lista de componentes aeroportuários a serem construídos e de equipamentos necessários para a regular operação do serviço.

2.1.1.3. Dimensionamento inicial mínimo do Terminal de Passageiros: trata-se do dimensionamento mínimo de cada um dos componentes operacionais do Terminal de Passageiros para o primeiro ciclo de investimento.

2.1.1.4. Especificações mínimas requeridas para o Terminal de Passageiros: diretrizes de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento.

2.1.1.5. Atividades que poderão ser exploradas pela Concessionária: consiste nas atividades que poderão ser exploradas pela Concessionária na obtenção de receitas.

### **2.2. Sítio aeroportuário**

#### **2.2.1. Coordenadas de Referência do Sítio**

2.2.1.1. As coordenadas UTM, a seguir, definem o sítio em que será implantado o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante:

2.2.1.1.1. Ponto A = 9.365.220,1490 N e 0.235.153,9110 E

2.2.1.1.2. Ponto B = 9.362.398,6730 N e 0.240.456,9320 E.

2.2.1.1.3. Ponto C = 9.360.189,4050 N e 0.239.281,1520 E

2.2.1.1.4. Ponto D = 9.363.012,5290 N e 0.233.978,5820 E

#### **2.2.2. Situação da Área Patrimonial**

2.2.2.1. A área do Aeroporto está inserida em 25 (vinte e cinco) glebas, registradas no cartório de São Gonçalo do Amarante-RN. É composta pelas seguintes áreas: (i) 220.146,99 m<sup>2</sup>, de propriedade da União, registrada conforme matrícula nº 17.131, de 21/10/2003, no Cartório de Notas de São Gonçalo do Amarante, RN, doada pelo Município de São Gonçalo do Amarante por meio da Lei Municipal nº 871/99, de 17 de março de 1999, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 071/99, de 17 de março de 1999; e (ii) 1.500,00 hectares, desapropriada por meio do Decreto nº 12.964, de 25 de abril de 1996, do Estado do Rio Grande do Norte.

2.2.2.2. A área objeto do Decreto nº 12.964/96 é constituída por 292 (duzentos e noventa e dois) lotes (da gleba 20) e mais 23 (vinte e três) glebas restantes. Acrescentando-se a gleba de propriedade da União Federal, totalizam 316 (trezentos e dezesseis) unidades imóveis.

2.2.2.3. O polígono com a área do sítio aeroportuário contemplando os imóveis acima descritos está indicado no mapa do Apêndice A.

2.2.3. Área Patrimonial a ser desapropriada

2.2.3.1. Será necessário desapropriar ainda duas áreas nas cabeceiras da pista, indicadas nos desenhos do Apêndice B.

2.2.3.2. Estas áreas de proteção das cabeceiras das pistas serão desapropriadas para a instalação de equipamentos de navegação aérea, para preservação das áreas de incômodo sonoro da Curva de Ruído 1 e para atender os requisitos de segurança operacional, conforme Plano Diretor do Aeroporto aprovado pela ANAC.

### **2.3. Elementos Aeroportuários Obrigatórios**

2.3.1. Ao longo de todo o período de concessão, deverão ser disponibilizados, no mínimo, as instalações e equipamentos integrantes dos sistemas enumerados abaixo, observadas as normas técnicas em vigor, os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento especificados no item 1.2.3 deste Anexo, os Indicadores de Qualidade dos Serviços especificados no item 3 deste Anexo e o disposto no Edital, Contrato e respectivos anexos:

2.3.2. Sistema de Pistas

2.3.2.1. Pavimento da Pista de Pouso e Decolagem

2.3.2.2. Pavimento das Pistas de Rolamento

2.3.2.3. Pavimento dos Acostamentos de pistas (Lado Ar)

2.3.2.4. Sinalização Horizontal das pistas

2.3.2.5. Sinalização Vertical (Lado Ar)

2.3.3. Sistema Viário

2.3.3.1. Vias Internas (Lado Terra)

2.3.3.2. Via de Serviço (Lado Ar)

2.3.3.3. Sinalização Horizontal das vias

2.3.3.4. Sinalização Vertical das vias

2.3.4. Sistema Terminal de Passageiros

2.3.4.1. Edifício Terminal de Passageiros: inclui a edificação com todos os seus equipamentos e sistemas instalados, com as seguintes funcionalidades mínimas:

2.3.4.1.1. Telemática;

2.3.4.1.2. Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio;

2.3.4.1.3. Sistema de Sonorização;

2.3.4.1.4. Sistema Informativo de Voo;

2.3.4.1.5. Sistema de Distribuição de Sinais de TV e FM;

2.3.4.1.6. Sistema "INDOOR" (multi-frequência);

- 2.3.4.1.7. Sistema de Rádio Comunicação;
  - 2.3.4.1.8. Sistema de Data e Hora;
  - 2.3.4.1.9. Sistema de TV de Vigilância;
  - 2.3.4.1.10. Sistema de TV de Pátio;
  - 2.3.4.1.11. Sistema de Controle de Acesso e Detecção de Intrusão;
  - 2.3.4.1.12. Sistema de Inspeção de Passageiros e Bagagens de mão;
  - 2.3.4.1.13. Sistema de Balanças Eletrônicas.
- 2.3.4.2. Entre os equipamentos obrigatórios no Terminal de Passageiros figuram ainda as pontes de embarque, sistema de climatização, esteiras de bagagem, escadas rolantes e elevadores.
- 2.3.4.3. A Concessionária deverá disponibilizar veículos a serem utilizados no embarque/desembarque remoto de passageiros, em quantidade suficiente para atender 100% (cem por cento) dos embarques remotos.
- 2.3.4.4. Estacionamento de Veículos
- 2.3.4.4.1. O estacionamento de veículos deverá considerar as necessidades estimadas para atendimento do público em geral, parcela de funcionários, visitantes, locadoras e outras demandas, tais como área de espera de táxis e ônibus.
- 2.3.4.5. Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e Não Regular
- 2.3.4.6. Área para estacionamento de Equipamentos de Rampa
- 2.3.4.7. Central de Utilidades - CUT
- 2.3.5. Sistema de Carga Aérea
- 2.3.5.1. Terminal de Cargas (Importação + Exportação)
  - 2.3.5.2. Pátio de Aeronaves dedicado
  - 2.3.5.3. Pátio de Manobras de Veículos Terrestres de Carga
- 2.3.6. Sistema de Aviação Geral
- 2.3.6.1. Pátio de Estacionamento de Aeronaves
  - 2.3.6.2. Edifício Terminal de Aviação Geral - TAG (podendo compartilhar instalações com a aviação regular)
  - 2.3.6.3. Estacionamento de Veículos
- 2.3.7. Sistema de Apoio
- 2.3.7.1. Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio - SESCINC
  - 2.3.7.2. Os investimentos deverão considerar a implantação da edificação e disponibilização dos respectivos Carros Contra Incêndio (CIs), para a categoria 9 de proteção.
  - 2.3.7.3. Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA.
- 2.3.8. Sistema de Proteção ao Voo
- 2.3.8.1. São integrantes do sistema de proteção ao Voo:
    - 2.3.8.1.1. Torre de Controle - TWR

- 2.3.8.1.2. Sala AIS
- 2.3.8.1.3. Estação Meteorológica de Superfície
- 2.3.8.1.4. Edifício EPTA (caso não haja edifício específico, este requisito será compreendido como o espaço físico reservado às atividades operacionais, técnicas e administrativas da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo do ASGA)
- 2.3.8.1.5. ILS Cat. I (“Instrument Landing System”) em ao menos uma cabeceira
- 2.3.8.1.6. VOR/DME (Radiofarol Onidirecional e Medidor de Distância)
- 2.3.8.1.7. ALS (“Approach Lighting System”) em ao menos uma cabeceira
- 2.3.8.1.8. PAPI (“Precision Approach Path Indicator”) para cada cabeceira
- 2.3.8.1.9. Farol de Aeródromo
- 2.3.8.1.10. Meios para a provisão do Serviço Móvel Aeronáutico
- 2.3.8.1.11. Meios para a provisão do Serviço Fixo Aeronáutico
- 2.3.8.1.12. Sistema Coletor de Informações de Movimentos de Tráfego Aéreo
- 2.3.8.1.13. Sistema radar de área terminal

2.3.8.2. A especificação detalhada dos sistemas destinados ao serviço de Controle do Tráfego Aéreo encontra-se no Anexo 9 - Disposições Relativas à Exploração da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo.

2.3.8.3. O sistema radar de área terminal deverá ser composto por um Radar Primário Bidimensional (PSR) e um Radar Secundário Monopulso associado (MSSR). O Sistema deve atender a todos os requisitos técnicos e logísticos estabelecidos para equipamentos utilizados no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SISCEAB. Especial atenção deverá ser dada ao formato de saída de dados programável e compatível com os protocolos de comunicação utilizados para a visualização nos atuais Centros de Controle de Área (ACC) e Controles de Aproximação (APP) brasileiros (ASTERIX 1,2, 34 e 48). O gatilho de investimento para esse sistema deverá seguir os critérios e requisitos estabelecidos pelo DECEA.

### 2.3.9. Sistema Industrial de Apoio

2.3.9.1. Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas prestadoras de Serviços Aeroportuários

2.3.9.2. Infraestrutura Básica para Lotes destinados aos Correios e Empresas de Comissaria (“Catering”)

### 2.3.10. Sistema Administrativo e de Manutenção

2.3.10.1. Edifício de Manutenção Aeroportuária (do Operador e/ou empresas subcontratadas)

2.3.10.2. Áreas para Administração: poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros

### 2.3.11. Sistema de Companhias Aéreas

2.3.11.1. Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de carga

2.3.11.2. Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de manutenção

2.3.12. Sistema de Infraestrutura Básica

2.3.12.1. Implantação de sistema de captação, tratamento, reserva e distribuição de água

2.3.12.2. Implantação de sistema de tratamento de efluentes

2.3.12.3. Implantação de sistema de energia elétrica

2.3.12.4. Implantação de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos

2.3.12.5. Implantação de sistema de telecomunicações

2.3.13. Sistema Comercial Externo

2.3.13.1. Infraestrutura Básica para lotes destinados ao setor comercial

2.3.14. Sistema de Atendimento ao Usuário

2.3.14.1. O sistema de atendimento ao usuário deverá ser implantado em locais acessíveis e visíveis ao público em geral a fim de dar o tratamento adequado às reclamações e sugestões dos usuários, tendo como objetivo o recebimento, análise, tomada de decisão e emissão de resposta em relação às reclamações e sugestões emitidas espontaneamente pelos usuários, consistindo das seguintes atividades:

2.3.14.1.1. recebimento rotineiro de reclamações e sugestões dos usuários;

2.3.14.1.2. avaliação das reclamações pela Concessionária;

2.3.14.1.3. encaminhamento de propostas de intervenção nas áreas pertinentes da Concessionária, e

2.3.14.1.4. emissão de respostas e comunicações em geral aos usuários e a ANAC.

2.3.14.2. A Concessionária deverá receber as reclamações e sugestões por vários canais de comunicação, que deverão ser colocados à disposição dos usuários a partir do início das operações, incluindo:

2.3.14.2.1. Cartas, e-mails ou faxes, entregues diretamente à Concessionária cabendo-lhe a divulgação do endereço por meio de distribuição de folhetos;

2.3.14.2.2. Cartas, e-mails, faxes ou outros registros, entregues diretamente à ANAC, posteriormente encaminhadas à Concessionária;

2.3.14.2.3. Livros de registro de reclamações e sugestões também em meio eletrônico similar, a serem colocados à disposição dos usuários nos guichês de atendimento;

2.3.14.2.4. Serviço telefônico Gratuito.

2.3.14.3. Os livros de registro deverão estar disponíveis, permanentemente, para atender aos usuários que desejem registrar alguma reclamação ou sugestão nos guichês de atendimento existentes no aeroporto. As reclamações e sugestões dos usuários deverão ser registradas, analisadas, respondidas, informando ao usuário quanto às providências tomadas, e permanentemente monitoradas.

2.3.15. Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas

2.3.15.1. A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas que possuem a competência legal de prestar serviços no aeroporto, a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades.

2.3.15.2. A Concessionária deverá consultar os órgãos e entidades públicas e observar o disposto em seus instrumentos normativos na elaboração de projetos e execução de obras.

#### **2.4. Dimensionamento inicial mínimo do Terminal de Passageiros**

2.4.1. O investimento inicial mínimo exigido para Terminal de Passageiros corresponde a edificação que atenda aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento na Tabela 1, considerando o número de passageiros na hora-pico simultânea (doméstico + internacional) descrito na Tabela 2 para cada tipo de tráfego.

**Tabela 2 - Capacidade mínima para início de operação (pax/hora)**

<b>Tipo de Tráfego</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Simultâneo</b>
Embarque	1094	778	1094
Desembarque	1230	709	1230

#### **2.5. Especificações mínimas requeridas para o Terminal de Passageiros**

2.5.1. O Terminal de Passageiros deverá ter dois níveis operacionais, capazes de processar embarques e desembarques com separação vertical de meio fio.

2.5.2. As edificações deverão ter caráter definitivo, devendo as mesmas estar em perfeitas condições de uso durante todo o período de concessão. Não serão aceitas soluções provisórias, temporárias ou com vida útil inferior ao período de concessão.

2.5.3. A concepção arquitetônica deverá considerar áreas significativas de fachada e/ou teto para aproveitamento de iluminação natural, visando à eficiência energética da edificação, bem como proporcionando visão panorâmica para o pátio de aeronaves.

2.5.4. A solução estrutural deverá proporcionar áreas operacionais livres de pilares ou outros elementos estruturais que possam obstruir os fluxos ou a visão de seus ocupantes.

2.5.5. O padrão de acabamento das edificações deverá seguir as seguintes diretrizes:

2.5.5.1. Pisos de áreas operacionais com alta circulação

2.5.5.1.1. Altíssima resistência à abrasão superficial, baixa absorção de água, alta resistência ao manchamento e ataque químico e resistência mecânica alta;

2.5.5.2. Paredes, forros, tetos e fachadas

2.5.5.2.1. Os níveis de conforto térmico e acústico deverão seguir as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

2.5.6. Os requisitos, especificações e procedimentos não detalhados neste Contrato deverão seguir a regulamentação específica do setor e, subsidiariamente, as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

#### **2.6. Atividades que poderão ser exploradas pela Concessionária**

2.6.1. Além das atividades descritas no Anexo 4 - Tarifas, a Concessionária poderá explorar:

2.6.1.1. Concessão de serviços a companhias aéreas: manuseio de solo (aeronaves, passageiros, carga e bagagem), catering, comissaria, limpeza, e abastecimento;



2.6.1.2. Varejo e alimentação: duty free, bancos, correios, lotéricas, restaurantes e bares, máquinas automáticas de vendas, entre outras lojas comerciais (vestuário, livraria, joalheria, etc.);

2.6.1.3. Concessão de áreas: escritórios, área para armazenagem de cargas, zona de processamento de exportação, hotéis e centros de convenção;

2.6.1.4. Outros serviços ao passageiro: locação de automóveis, estacionamento, cinema, salas de reunião e hotel de trânsito;

2.6.1.5. Outros: carregadores, transporte aeroporto-hotel, city tours, serviços de consultoria em aeroportos, telefonia e acesso à Internet.

2.6.2. A Concessionária deverá observar as normas vigentes expedidas pela ANAC que exijam, restrinjam ou condicionem a exploração de determinadas atividades.

2.6.3. A Concessionária deverá solicitar autorização prévia da ANAC para explorar atividade diversa daquelas descritas acima.

2.6.4. Os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o usuário: sanitários, fraldários, carrinhos de bagagem, acesso e auxílio a deficientes, ambulatório médico, e outros previstos pela regulamentação vigente.

### 3. Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

#### 3.1. Introdução

3.1.1. A qualidade dos serviços prestados pela Concessionária será apurada anualmente pela ANAC. A avaliação consistirá de duas partes i) parâmetros operacionais e ii) percepção da qualidade de serviço. Para cada componente avaliado será atribuído um decréscimo de reajuste no caso de não cumprimento do padrão de qualidade estabelecido, conforme a Tabela 3. O fator Q a ser considerado no reajuste tarifário anual, conforme estabelecido no Contrato de Concessão, será calculado pelo somatório dos possíveis decréscimos aplicados para cada componente avaliado.

3.1.2. A avaliação dos parâmetros operacionais inclui os elementos passíveis de mensuração direta. A Concessionária deverá dispor de sistemas de controle e registro dos parâmetros operacionais listados na Tabela 3, permitindo que sejam auditados pela ANAC, sem prejuízo de outras formas de apuração do desempenho daqueles parâmetros, como medição in-loco, questionários aplicados pela ANAC às empresas aéreas ou relatórios por elas elaborados.

3.1.3. A percepção da qualidade de serviço será levantada por meio de pesquisa de satisfação com os passageiros que utilizam o Aeroporto, com aferição de resultados em periodicidade anual, conforme metodologia a ser definida em regulamentação da ANAC. A escala de conceitos da avaliação será de 1 a 5, sendo (1) muito ruim; (2) ruim; (3) satisfatório; (4) bom; (5) excelente. Os componentes que serão avaliados, bem como os decréscimos individuais para o não cumprimento do padrão estabelecido, são apresentados na Tabela 3.

**Tabela 3 - Metodologia para cálculo do Fator Q**

Componente	Descrição	Métrica	Padrão	Decréscimo
<b>Parâmetros operacionais</b>				<b>3,85%</b>
Pistas de pouso e decolagem	Tempo de espera na fila para decolagem.	t ≤ 5 min.	95%	0,50%
		t ≤ 15 min.	99%	
Pátio de aeronaves	Tempo de espera para alocação	t ≤ 5 min.	95%	0,75%

Componente	Descrição	Métrica	Padrão	Decréscimo
	em posição de pátio.	$t \leq 10$ min.	99%	
Pontes de embarque	Disponibilidade das pontes de embarque.	% tempo disponível	99%	0,35%
Transporte para embarque e desembarque remoto	Disponibilidade de veículos (ônibus) para embarque e desembarque remoto.	% tempo disponível	99%	0,35%
Instalações de <i>check-in</i>	Disponibilidade das instalações, equipamentos e sistemas de <i>check-in</i> .	% tempo disponível	99%	0,35%
Sistema de processamento de bagagens	Disponibilidade do sistema de processamento de bagagens.	% tempo disponível	99%	0,35%
Inspeção de segurança	Tempo de espera na fila da inspeção de segurança (raio-X).	$t \leq 5$ min.	95%	0,50%
		$t \leq 15$ min.	98%	
Restituição de bagagens	Disponibilidade das esteiras de restituição de bagagens.	% tempo disponível	99%	0,35%
Equipamentos automáticos	Disponibilidade de elevadores, escadas e esteiras rolantes.	% tempo disponível	99%	0,35%
<b>Percepção da qualidade de serviço</b>				<b>3,65%</b>
Sinalização visual ( <i>way-finding</i> ) e serviço de informações	Nível de satisfação do passageiro quanto à capacidade de deslocar-se ao seu destino final por meio de sinalização e orientação de funcionários do Aeroporto.	Aferição por meio de pesquisas de satisfação (últimos 12 meses)	3,8	0,35%
Sanitários	Nível de satisfação do passageiro quanto à localização, disponibilidade, limpeza e higiene dos sanitários.		3,8	0,35%
Disponibilidade de assentos na sala de embarque	Nível de satisfação do passageiro quanto à qualidade e disponibilidade de assentos e o nível de ocupação da sala de embarque.		3,8	0,30%
Sistema visual de informação de voos	Nível de satisfação do passageiro quanto à disponibilidade de painéis de informação de voos.		3,8	0,35%
Conforto térmico	Nível de satisfação do passageiro quanto ao conforto térmico das instalações do Aeroporto.		3,8	0,20%
Atendimento de necessidades de assistência especial	Nível de satisfação do passageiro quanto à adequação das instalações do Aeroporto para passageiros com necessidade de assistência especial.		3,8	0,25%

Componente	Descrição	Métrica	Padrão	Decréscimo
Carrinhos de bagagem	Nível de satisfação do passageiro quanto à localização, disponibilidade, qualidade e comodidade de uso de carrinhos de bagagem.		3,8	0,35%
Meio-fio de embarque e desembarque	Nível de satisfação do passageiro quanto à facilidade de embarque e desembarque no meio-fio.		3,8	0,35%
Estacionamento	Nível de satisfação do passageiro quanto à disponibilidade, proximidade e sinalização do estacionamento.		3,8	0,35%
Serviços de táxi e locação de veículos	Nível de satisfação do passageiro quanto à disponibilidade dos serviços.		3,8	0,20%
Varejo e alimentação	Nível de satisfação do passageiro quanto à qualidade e variedade dos estabelecimentos de varejo e alimentação.		3,8	0,20%
Serviços de comunicação	Nível de satisfação do passageiro quanto à qualidade dos serviços de telefonia e acesso à rede mundial de computadores.		3,8	0,20%
Serviços financeiros	Nível de satisfação do passageiro quanto às opções e conveniência da localização dos serviços financeiros.		3,8	0,20%
<b>Teto de aplicação do fator Q sobre o reajuste anual das tarifas</b>				<b>7,5%</b>

3.1.4. Por ocasião do cálculo do reajuste anual, a Concessionária poderá apresentar, para a avaliação da ANAC, informações e esclarecimentos sobre fatos, atividades e serviços desempenhados por delegatárias ou órgãos públicos e companhias aéreas, que tenham repercutido na qualidade dos serviços prestados no Aeroporto.

3.1.5. No caso da Concessionária atingir ou superar simultaneamente os padrões especificados para todos os componentes, será bonificada por excelência na qualidade de serviço, por meio da aplicação do fator Q negativo em 1% (um por cento) para o caso de superação no período de 1 (um) ano e 2% (dois por cento) quando a superação ocorrer no período de 2 (dois) anos consecutivos.

#### **4. Operação da Infraestrutura Aeroportuária**

##### **4.1. Obrigações**

4.1.1. A Operação dos Elementos da Infraestrutura Aeroportuária compreende o conjunto de atividades rotineiras que a concessionária deverá realizar ao longo da concessão, de acordo com os requisitos e parâmetros mínimos a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria das operações do aeroporto, estabelecidos no contrato, na legislação e na regulamentação específica do setor em vigor, ou, subsidiariamente nas Normas Técnicas Brasileiras.

## 5. Manual de Operações do Aeródromo

### 5.1. Obrigações

5.1.1. A concessionária deverá elaborar e manter um manual de procedimentos operacionais, cujo conteúdo deverá ser submetido à aprovação da ANAC, e que permita a padronização dos serviços, facilidade de administração, clareza de comunicação e instrução de seu pessoal, conforme estabelecido na legislação e na regulamentação do setor.

## 6. Apêndices


Apêndice A - Mapa do sítio aeroportuário

Apêndice B - Mapa das áreas a serem desapropriadas

Apêndice C - Modelo de tabela de premissas de dimensionamento adotadas pela concessionária

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.		
	v.a./pax		
	min.		
Área para formação de filas de check-in e despacho	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área para formação de filas para inspeção de segurança	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área para formação de filas para emigração	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área das salas de embarque: máxima ocupação da sala	%		
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%		
Posições próximas (ponte de embarque)*	%		
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Posições remotas (atendimento total por ônibus)	%		
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área de formação de filas para imigração	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Sala de desembarque: área necessária por passageiro	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Área de formação de filas para aduana	m <sup>2</sup> /pax		
	min.		
Saguão de desembarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.		
	v.a./pax		
	min.		

## APÊNDICE A - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - GENG

 <p><b>SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA</b> <b>GENG - GERÊNCIA DE ENGENHARIA DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA</b></p> <p><b>GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GENG</b></p>				rev. 00	
DATA DA ANÁLISE:		AEROPORTO: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - ASGA			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)</b>					
1.1				-	
-				-	
<b>ANOTAÇÕES GERAIS</b>					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>2. Requisitos normativos</b>					
2.1	RBAC 154.307				
		PEA Item 2.3.1 - Sistema de Pistas. Sinalização Vertical (Lado Ar)			


## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE A

2.2	RBAC 154.305	PEA Item 2.3.1 - Sistema de Pistas. Sinalização Luminosa				
2.3	RBAC 154.303 (o)	PEA Item 2.3.2. Sistema Viário. Sinalização horizontal de posição de espera de Via de Serviço (Lado Ar)				
2.4	RBAC 154.225 (e)	PEA Item 2.3.5. Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e Não Regular - Afastamentos em Posições de Estacionamento de Aeronaves				
2.5	RBAC 154.303 (n)	PEA Item 2.3.6. Área para estacionamento de Equipamentos de Rampa - Linhas de Segurança de Pátio de Aeronaves				
2.6	RBAC 154.225 (e)	PEA Item 2.3.8. Sistema de Carga Aérea. Pátio de Aeronaves dedicado - Afastamentos em Posições de Estacionamento				
2.7	RBAC 154.225 (e)	PEA Item 2.3.9. Sistema de Aviação Geral. Pátio de Estacionamento de Aeronaves - Afastamentos em Posições de Estacionamento				
2.8	NBR 9719/1997	PEA Item 2.3.10. Sistema de Apoio. Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA				

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE A

<p style="text-align: center;">ANOTAÇÕES GERAIS</p>											<p style="text-align: center;">PARECER FINAL</p>											<p style="text-align: center;">ASSINATURA E CARIMBO DO(S) ESPECIALISTA(S) E GERENTE(S)</p>													

## APÊNDICE B - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - GFSI

 SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA SUPERINTENDÊNCIA DO TRANSPORTE AÉREO E SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA GFSI - GERÊNCIA DE FACILITAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - GFSI GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GFSI				rev. 00	
DATA DA ANÁLISE:		AEROPORTO: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - ASGA			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)</b>					
1.1			Identificação dos elementos nos desenhos e/ou memorial descritivo.		
1.2	-	2.3. Elementos Aeroportuários Obrigatórios	Comprovação de atendimento dos requisitos normativos da ANAC, indicando a norma e a referência do requisito.		
1.3			Comprovação de atendimento dos requisitos contratuais, indicando o item do PEA.		
1.4			Cálculo da hora-pico de passageiros, conforme item 1.2.: verificar se o volume na hora-pico de projeto é igual ou superior aos valores apresentados na tabela 2.		
1.5			Premissas de dimensionamento adotadas pela concessionária (Apêndice C) devem ser iguais ou superiores aos valores da tabela 1.		
1.6		2.4. Dimensionamento inicial mínimo do Terminal de Passageiros	Utilizando a planilha de verificação de dimensionamento, as áreas resultantes do dimensionamento da Concessionária deverão ser superiores às áreas da planilha.		
1.7			Evidências de que existe balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do aeroporto com o terminal de passageiros, de acordo com o item 1.2.4.5.		



## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE B

1.8		Identificação dos níveis operacionais e da separação vertical dos fluxos de embarque e desembarque no meio fio, principalmente por meio dos desenhos de corte transversal e/ou elevação, conforme item 2.5.1.		
1.9		Identificação dos fluxos de embarque e desembarque, de passageiros e bagagens, e verificação de consistência na relação e no processamento sequencial entre os componentes operacionais.		
1.10		Identificação dos materiais utilizados e caracterizar as edificações quanto ao caráter definitivo ou provisório, de acordo com a vida útil mínima esperada (25 anos), conforme item 2.5.2.		
1.11	2.5. Especificações mínimas requeridas para o Terminal de Passageiros	Identificação de elementos de solução arquitetônica que atendam o requisito de aproveitamento de iluminação natural e visão panorâmica para o pátio de aeronaves, conforme item 2.5.3.		
1.12		Verificação quanto à existência de elementos estruturais (e.g. pilares) que possam obstruir os fluxos ou a visão de seus ocupantes no seguintes componentes operacionais, conforme item 2.5.4.		
1.13		Verificação do padrão de acabamento das edificações, que deverá constar no memorial descritivo do projeto, a fim de atender os requisitos de desempenho de paredes, forros, tetos e fachadas, conforme item 2.5.5.		
1.14		Verificar se foram citadas normas complementares, especialmente para aspectos relacionados ao conforto térmico e acústico.		
-	-	-	-	-
ANOTAÇÕES GERAIS				

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE B

Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>2. Requisitos normativos</b>					
2.1	Art. 53 do PNAVSEC	PEA Item 1.2.3.5 tabela 1 - Área para formação de filas para inspeção de segurança.	As imagens geradas pelo equipamento de raioX são protegidas da visão do público em geral ?		
2.2	Item 7.1.5 da IAC 107-1004	PEA Item 1.2.3.5 tabela 1 - Área para formação de filas para inspeção de segurança.	São disponibilizados canais de acesso suficientes para atender à regularidade do fluxo, evitando atrasos ?		
2.3	Anexo 1 da IAC 107-1004	PEA Item 2.3.4.1.7 Sistema de rádio comunicador	Mínimo de 01 conjunto de rádio comunicador nos canais de inspeção de passageiros, funcionários e veículos.		
2.4	Item 3.3.6 e 9.6 da IAC 107-1004	PEA Item 2.3.4.1.9 - Sistema de TV de Vigilância	Existe mínimo de 01 câmera no canal específico de passageiros, 01 no canal de funcionários e 01 no canal de veículos ?		
2.5	Item 3.3.6 da IAC 107-1004	PEA Item 2.3.4.1.11 - Sistema de controle de acesso e Detecção de Intruso	Os pontos de controle de acesso são equipados com um sistema de alarme interligado ao setor de segurança aeroportuária ?		
2.6	Art. 108 do PNAVSEC e item 7.1.1 combinado com o Anexo 1 da IAC 107-1004	PEA Item 2.3.4.1.12 Sistema de Inspeção de Passageiros e Bagagens de mão	O projeto apresentado contempla área e equipamentos suficientes para realizar a inspeção de passageiros e sua bagagem de mão ?		
2.7	Art. 42 do PNAVSEC	PEA item 2.3.4.2 - Entre os equipamentos obrigatórios do Terminal de Passageiros figuram ainda as pontes de embarque, sistema climatização, esteiras de bagagem, escadas rolantes e elevadores.	A área de desembarque é uma ARS ? As esteiras de bagagem são vedadas quando fora de operação evitando o acesso indevido ao pátio ?		
2.8	Item 5.3.5 da IAC 108-1003	PEA item 2.3.4.5 Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e não Regular	O aeroporto disponibiliza área controlada e iluminada para o estacionamento das aeronaves em operação ?		

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE B

2.9	Art. 39, 42 e 43 do PNAVSEC e Anexo 1 da IAC 107-1004	PEA item 2.3.5.1 Terminal de cargas (importação + exportação)	O TECA está demarcado como uma ARS ? Existe canal de acesso para adentrar o TECA ? O canal de acesso possui os mínimos operacionais ?		
2.10	Art. 105 do PNAVSEC	PEA item 2.3.6.2 Edifício terminal de aviação geral - TAG (podendo compartilhar instalações com a aviação regular)	A utilização do pátio de aeronaves para a aviação geral é separada da aviação regular ? Caso negativo, foram estabelecidos pontos de controle entre essas duas áreas ?		
2.11	Item 4.3 e 6.2 da IAC 107-1004	PEA item 2.3.8 - Sistemas de proteção ao voo	Os pontos sensíveis do aeroporto são adequadamente protegidos ?		
2.12	Art. 41 e 42 do PNAVSEC	PEA item 2.3.1.2.4 - Implantação de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos	O ponto de coleta de resíduos sólidos do projeto permite contaminação das ARS?		
2.13	Art. 128 do PNAVSEC	PEA item 2.5.1 - O terminal de passageiros deverá ter dois níveis operacionais, capazes de processar embarques e desembarques com separação vertical de meio fio.	O projeto prevê barreiras que garantam a separação de fluxo dos passageiros ? Essa separação ocorre no espaço e no tempo ?		
2.14	Art. 51 PNAVSEC e IAC 3.3.7 da IAC 107-1004	PEA item 2.5.3 - A concepção arquitetônica deverá considerar áreas significativas de fachada e/ou teto para aproveitamento de iluminação natural, visando à eficiência energética da edificação, bem como proporcionando visão panorâmica para o pátio de aeronaves.	O projeto prevê proteção dos pontos que permitam visualização panorâmica para o pátio de aeronaves ? Inclusive barreiras físicas que impeçam o seu acesso não autorizado ?		

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE B

2.15	Art. 39 e 43 do PNAVSEC	PEA item 2.6.4 os seguintes itens básicos deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o usuário: sanitários, fraldários, carrinhos de bagagem, acesso e auxílio a deficientes, ambulatório médico e outros previsto em regulamentação vigente.	As áreas de desembarque foram definidas como ARS ? Nesse caso, como os carrinhos de bagagem são levados de volta para essa área ? Passam por inspeção de segurança ?		
- ANOTAÇÕES GERAIS					
PARECER FINAL					
ASSINATURA E CARIMBO DO(S) ESPECIALISTA(S) E GERENTE(S)					

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE B

### 2.4. Dimensionamento inicial mínimo do Terminal de Passageiros

Tabela 1 - Espaço mínimo por passageiro e limite inferior do tempo de ocupação e outros parâmetros

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
Salação de embarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,3	1,8
	v.a./pass	0,5	0,5
Área para formação de filas de check-in e despacho	m <sup>2</sup> /pass	30	30
	min.	1,3	1,8
Área para formação de filas para inspeção de segurança	m <sup>2</sup> /pass	20	30
	min.	1,0	1,0
Área para formação de filas para emigração	m <sup>2</sup> /pass	10	10
	min.	1,0	1,0
Área das salas de embarque: máxima ocupação da sala	%	65%	65%
	min.	10	10
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70%	70%
	min.	10	10
Posições próximas (frente de embarque)*	%	65%	95%
	min.	1,7	1,7
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pass	40	60
	min.	1,2	1,2
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pass	20	20
	min.	1,2	1,2
Posições remotas (atendimento total por ônibus)	%	35%	5%
	min.	1,7	1,7
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pass	40	60
	min.	1,2	1,2
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pass	20	20
	min.	1,0	1,0
Área de formação de filas para imigração	m <sup>2</sup> /pass	-	10
	min.	-	1,7
Sala de desembarque: área necessária por passageiro	m <sup>2</sup> /pass	15	30
	min.	-	1,7
Área de formação de filas para aduana	m <sup>2</sup> /pass	-	10
	min.	-	1,7
Salação de desembarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pass	0,5	0,5
Total	m <sup>2</sup> /pass	15	20
	min.	1,5	2,0

Áreas mínimas iniciais	Área op. TPS (2018)	Áreas Infra-america (2024)		Aumento ao requisito	
		Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional
Doméstico	1.185	0	1.504	0%	0%
Internacional	1.185	0	1.504	0%	127%
Doméstico	474	736	874	155%	107%
Internacional	837	0	240	0%	132%
Doméstico	1.537	1.712	0	109%	0%
Internacional	1.999	1.826	0	166%	0%
Doméstico	649	968	0	149%	0%
Internacional	868	926	0	106%	0%
Doméstico	131	93	0	71%	0%
Internacional	350	51	0	14%	0%
Doméstico	868	926	0	106%	0%
Internacional	131	93	0	71%	0%
Doméstico	523	603	633	115%	0%
Internacional	220	220	438	199%	0%
Doméstico	784	603	0	77%	201%
Internacional	130	130	347	268%	0%
<b>Total</b>	<b>6.323</b>				

#### D - PROCESSAMENTO OPERACIONAL PARA PASSAGEIROS

Incluindo áreas adicionais da planta EVTEA (setor 2018)

Áreas de circulação horizontal, vertical e sanitárias

24 - CALÇADA DO DESEMBARQUE

A - ATIVIDADES OPERACIONAIS

C - ATIVIDADES OPERACIONAIS DAS EMPRESAS AERIAS E EMPRESAS AUXILIARES

1 - ESTRUTURA/ESPAÇO ARQUITETÔNICO

2 - ÁREA TÉCNICA

3 - ÁREA COMERCIAL/ESTIMADO PARA PLANEJAMENTO

3 - ÁREAS ADMINISTRATIVAS

ÁREA TOTAL DO TPS (2018)

6.323

Tabela 2 - Capacidade mínima para início de operação (pass/hora)

Tipo de Tráfego	Doméstico	al	Simultâneo
Embarque	1.094	778	3.054
Desembarque	1.230	709	3.230

Obs.: hipótese conservadora de partição do tráfego simultâneo, proporcional aos tráfegos individuais.

Análise de histórico mostrou que o tráfego doméstico prevalece sobre o Internacional.


71,1%

28,9%

57,6%

42,4%

## APÊNDICE C - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - GOPS

 <p><b>SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA</b> <b>GOPS - GERÊNCIA DE OPERAÇÕES AERONÁUTICAS E AEROPORTUÁRIAS</b></p> <p><b>GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GOPS</b></p>				rev. 00	
DATA DA ANÁLISE:		AEROPORTO: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - ASGA			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)</b>					
1.1	-	2.3.7.1 Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio - SESCINC	-	-	-
Verificar se o projeto considera a implantação da edificação da SCI para a categoria 9 de proteção, conforme item 2.3.7.2.					
<b>ANOTAÇÕES GERAIS</b>					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
<b>2. Requisitos normativos</b>					
2.1	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	-	-	-	-
O projeto da SCI contempla área específica para abrigar os 3 (tres) CCI em linha, 1 (um) CCI em reserva, 1 (um) CRS e 1(um) CACE, previsto para operar no aeródromo?					

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE C

2.2	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O projeto da SCI contempla pátio de manobras para os CCI e viaturas de apoio?		
2.3	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O pavimento dos abrigo para CCI e pátio de manobras deles está projetado para suportar o peso dos CCI previstos para operar no aeródromo?		
2.4	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O local previsto para as atividades de comunicação garante boa visibilidade para área de movimento ou possui previsão de sistema de monitoramento que permita visualizá-la ?		
2.5	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	Há no projeto da SCI um sistema de abastecimento de água, por gravidade, com capacidade de pelo menos 24.300 litros?		
2.6	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	Há no projeto da SCI uma cisterna com pelo menos 72.900 litros?		
2.7	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O projeto da SCI contempla um local apropriado para refeições da equipe de serviço?		
2.8	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O projeto da SCI contempla um local que sirva de vestiário para todo o efetivo?		
2.9	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	O projeto da SCI contempla um local que sirva de alojamento para a equipe de serviço?		
2.10	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009	Há no projeto um local para estocagem de pneus, agentes extintores e cilindros de gases propelentes?		

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE C

2.11	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto um local adequado para guarda dos materiais e equipamentos da SCI?		
2.12	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto um local para instrução e treinamento do efetivo?		
2.13	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto uma área destinada à prática de educação física e lazer?		
2.14	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto da SCI uma área específica para realização das atividades administrativas do SESCINC?		
2.15	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há previsão de construção de PACI (Posto Avançado de Contraincêndio) para fins de garantia de atendimento do tempo-resposta?		
2.16	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto do PACI contempla área específica para abrigar pelo menos 1(um) CCI ?		
2.17	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto do PACI contempla pátio de manobras para os CCI ?		
2.18	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O pavimento dos abrigo para CCI e pátio de manobras está projetado para suportar o peso dos CCI previstos para operar no PACI?		
2.19	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto da PACI contempla local adequado para atividades de comunicação?		



## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE C

2.20	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O local previsto para as atividades de comunicação garante boa visibilidade para área de movimento ou possui previsão de sistema de monitoramento que permita visualizá-la?		
2.21	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto um sistema de abastecimento de água com capacidade de uma carga de água em todos CCI previstos para operar no PACI?		
2.22	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto da SCI contempla um local apropriado para refeições da equipe de serviço?		
2.23	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto da SCI contempla um local que sirva de alojamento para a equipe de serviço?		
2.24	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto uma área destinada à prática de educação física e lazer?		
2.25	Item 12.1.8 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Há no projeto da SCI um área específica para treinamento com fogo? Se sim, estão contemplados critérios de segurança e de preservação do meio ambiente?		
2.26	Item 12.2.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e PACI (se houver) garantem acesso direto à área de movimento, sem curvas?		
2.27	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem proximidade das pistas de pouso e decolagem?		
2.28	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem equidistância das cabeceiras?		
2.29	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem acesso às áreas operacionais (lado ar) e às áreas externas (lado terra)?		


## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE C

2.30	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem ausência de obstáculos que possa impedir ou dificultar a livre movimentação de CCI e viaturas de apoio?	
2.31	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota via sistema de câmeras?	
2.32	Item 12.1.4 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê que SCI e PACI (se houver) estejam conectados à fonte secundária de energia que atenda às instalações aeroportuárias, de modo a garantir o funcionamento contínuo dos equipamentos e recursos para atendimento às emergências?	
2.33	Item 12.1.5 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê que SCI e PACI (se houver) tenham sistema de reabastecimento contínuo dos reservatórios de ar comprimido dos CCI?	
2.34	Item 12.1.6 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê que SCI e PACI (se houver) tenham sistema de recarregamento contínuo de baterias dos CCI?	
2.35	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto da SCI contempla local adequado para atividades de comunicação?	
2.36	Item 7.1.1.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê a construção de uma estação fixa de comunicações na SCI?	
2.37	Item 7.1.1.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto da estação fixa de comunicações da SCI está projetado para estar conectado à fonte redundante de energia?	
2.38	Item 7.1.1.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê que o local de instalação da estação fixa de comunicações da SCI possua atenuação acústica?	
2.39	Item 7.1.1.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê que o local de instalação da estação fixa de comunicações seja exclusivo, não sendo compartilhado com outras atividades físicas ou de lazer?	

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE C

2.40	Item 7.1.1.3 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê a instalação de linha telefônica dedicada exclusiva e direta entre o controle de tráfego aéreo (TWR) e a SCI?	
2.41	Item 7.1.1.4 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê a instalação de linha telefônica comum na SCI?	
2.42	Item 7.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		O projeto prevê a instalação de sistema de alarme na SCI e PACI?	
2.43	Item 7.2.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Os sistemas de alarme previstos são do tipo sonoro?	
2.44	Item 7.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009		Os sistemas de alarme previstos estão projetados para estarem conectados à fonte redundante de energia?	
-	-	-	-	-
<b>ANOTAÇÕES GERAIS</b>				
<b>PARECER FINAL</b>				
<b>ASSINATURA E CARIMBO DO(S) ESPECIALISTA(S) E GERENTE(S)</b>				

## APÊNDICE D - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - DRUM

 <p style="text-align: center;">SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DRUM - DIVISÃO DE RELAÇÕES URBANAS E MEIO AMBIENTE</p> <p style="text-align: center;"><b>GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - DRUM</b></p>				rev. 00	
DATA DA ANÁLISE:		AEROPORTO: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - ASGA			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)					
1.1				-	
-				-	
ANOTAÇÕES GERAIS					
Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N/P)	OBSERVAÇÃO
2. Requisitos normativos					
2.1	RBAC 164.53	N/A	A. Concessionária deve elaborar um estudo preliminar, de caráter não aprofundado, contendo as principais espécies de animais do ecossistema local que possam provocar risco às operações aéreas no aeródromo.		


## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE D

2.2	RBAC 164.53	N/A	A Concessionária deve relacionar, no sítio aeroportuário, possíveis focos de atração/permanência de animais, incluindo-se ambientes naturais e estruturas implantadas, como valas de drenagem, áreas gramadas, terminais e demais edificações.		
2.3	RBAC 164.11 (g)	N/A	A Concessionária deverá estimar a necessidade, de acordo com os critérios expostos no RBAC 164, de elaboração de uma Avaliação do Perigo da Fauna (e o consequente Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna).		
2.4	RBAC 164.53	N/A	A Concessionária deverá relacionar possíveis medidas mitigadoras, no que se refere à redução da presença da fauna no sítio aeroportuário, bem como no que tange à adequação das estruturas atrativas de aves e outros animais. As medidas devem ser referentes apenas aos aspectos levantados preliminarmente no Projeto Básico (fauna e focos atrativos), sem prejuízo da adoção de novas medidas mitigadoras, caso estas venham a ser futuramente necessárias em cumprimento dos requisitos expostos pelo RBAC 164.		
2.5	RBAC 164.53	N/A	A Concessionária deve relacionar os principais focos atrativos de aves e outros animais no interior da Área de Gerenciamento do Risco Aviário - AGRA.		
2.6	RBAC 161.31 e 161.33	N/A	O concessionário deverá providenciar a elaboração de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído.		
2.7	RBAC 161.51	N/A	O concessionário deverá relacionar possíveis ações de compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo com o Plano de Zoneamento de Ruído proposto.		
2.8	RBAC 161.53	N/A	O concessionário deverá prever a criação de uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico - CGRA.		

## CONTINUAÇÃO DO APÊNDICE D

-	-	-	-	-	-
ANOTAÇÕES GERAIS					
PARECER FINAL					
ASSINATURA E CARIMBO DO(S) ESPECIALISTA(S) E GERENTE(S)					

## APÊNDICE E - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - RESUMO

 SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA		rev. 00
GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - RESUMO		AEROPORTO: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - ASGA
DATA DA CONSOLIDAÇÃO:		
GERENTE DO PROJETO:		
PROTOCOLO DO PROJETO:		
1. Pareceres das áreas técnicas		
Nº DO ITEM	GERÊNCIA	OBSERVAÇÃO
1.1	GFSI	
1.2	GENG	
1.3	GOPS	
1.4	DRUM	
-		
ANOTAÇÕES GERAIS:		
PARECER FINAL		
ASSINATURA E CARIMBO DO GERENTE DO PROJETO		