ANEXO VI

ANÁLISE DE PROJETO BÁSICO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS (SBGR)

Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
Brasília - DF - Brasil - CEP 70.308-200
www.anac.gov.br

Elaborado e Revisado

Alexandre Berejuk
Carlos Eduardo Pereira Duarte
Gerência Técnica Coordenação de Concessões – GTCC

Eduardo Henn Bernardi
Luciano Lopes de Azevedo Freire
Marcelo Toniazzo Lissa
Rodrigo Flório Moser
Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS

Marcelo de Canossa Macedo
Marcelo Marinho
Marcelo Katsutochi Fujihara
Marcos Roberto Eurich
Rafael da Rocha Oliveira
Tárik Pereira de Souza
Gerência de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária – GENG

Renata Motinha Nunes
Mervyn de Oliveira Junior
Gerência de Fiscalização Aeroportuária – GFIS

Leonardo Boszczowski
Luiz Gustavo Silva Cavallari
Gerência de Facilitação do Transporte Aéreo e Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – GFSI

MANUAL DE PROCEDIMENTOS SIA
MPR/SIA-103-R01

Roberto Hudson Barros
Divisão de Relações Urbanas e Meio Ambiente – DRUM

Leonardo Lucio Esteves
Andréa Ferreira Motta
Gerência Técnica de Normatização e Sistemas – GTNS

Brasília, 04 de fevereiro de 2013

Aprovado,

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani
Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária

Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
Brasília - DF - Brasil - CEP 70.308-200
www.anac.gov.br

REVISÕES				
Nº	**Data da efetivação**	**Data da anotação**	**Anotada por**	**Observações**
00	07/12/2012	07/12/2012	GTCC	Aprovação inicial.
01	___/___/2013	___/___/2013	GTCC	Primeira revisão.

SUMÁRIO

1 CONTEÚDO

1. Disposições Preliminares 6
1.1. Finalidade 6
1.2. Revogação 6
1.3. Fundamentação 6
1.4. Público-Alvo 6
1.5. Divulgação 6
1.6. Elaboração e Revisão 6
1.7. Utilização do MPR 7
2. Definições 8
2.1. Anotação de Responsabilidade Técnica - ART 8
2.2. Coordenador dos trabalhos 8
2.3. Manual 8
2.4. Manual de Procedimentos Internos - MPR 8
2.5. Processo 8
2.6. Procedimento 8
3. Processo de Análise 9
3.1. Objeto da Análise 9
3.2. Procedimentos do coordenador dos trabalhos da SIA 10
3.3. Procedimentos de cada gerência da SIA para Análise do Projeto 11
3.4. Guia de Verificação de Requisitos (GENG) 12
3.5. Guia de Verificação de Requisitos (GFSI) 12
3.6. Guia de Verificação de Requisitos (GOPS) 12
4. Disposições Finais 13
Anexo I - Extrato do Contrato: Das Fases de Realização do Objeto 14
Anexo II - Extrato do Contrato: Plano de Exploração Aeroportuária-PEA 19
Apêndice A - Modelo de Guia de Verificação Do Projeto Básico - GENG 41
Apêndice B - Modelo de Guia de Verificação Do Projeto Básico - GFSI 43
Apêndice C - Modelo de Guia de Verificação Do Projeto Básico - GOPS 45
Apêndice D - Modelo de Guia de Verificação Do Projeto Básico - Resumo 49

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 Projeto Básico do Aeroporto de Guarulhos, decorrente do Contrato de Concessão de Aeroportos nº 002/ANAC/2012 - SBGR.

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 Guarulhos (SBGR).

1.6. ELABORAÇÃO E REVISÃO

O processo que resulta na aprovação ou na alteração deste manual é de responsabilidade da Gerência Técnica de Coordenação de Concessões - GTCC.

Mudanças na legislação nacional ou em regulamentos da Agência que afetem direta ou indiretamente a legalidade ou viabilidade deste manual são motivos para 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 GTCC, 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 deve ser lido 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.

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 listar instruções dos subpassos, de forma sequencial, e apresentar comentários.

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

Os Anexos I e II mencionam dispositivos do Contrato de Concessão de Aeroportos nº002/ANAC/2012 – SBGR, especificamente no que se refere aos itens “Das Fases de Realização do Objeto” e “Plano de Exploração Aeroportuária – PEA”, respectivamente.

Os Apêndices A, B, C e D tratam das Guias de Verificação que devem ser observadas por unidades da SIA quando da análise do projeto básico, a fim de subsidiar avaliações específicas de acordo com determinados requisitos contratuais e normativos.

2. DEFINIÇÕES

2.1. ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - ART

Documento emitido pelos Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREA), por meio do qual o profissional declara sua responsabilidade pelo projeto e/ou execução de uma obra.

2.2. COORDENADOR DOS TRABALHOS

Pessoa designada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária para coordenar os trabalhos das áreas técnicas relacionados à análise e aprovação de documentos para consecução dos objetivos previstos nos contratos de concessão de aeroportos.

2.3. MANUAL

Ato normativo emitido segundo competência regimental ou delegada, com finalidade de "detalhar rotinas e procedimentos técnicos ou administrativos para garantir padrão de execução". (IN ANAC 23/2009).

2.4. 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 por órgãos específicos,descentralizados ou outros aos quais seja delegada competência.

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

2.5. PROCESSO

Processo, no contexto de um MPR, é o conjunto de **atividades** sequenciais que são executados com a finalidade de gerar um resultado no âmbito da agência. Um processo pode ser desenvolvido de forma interdisciplinar, quando há colaboração de servidores de diferentes áreas.

2.6. 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 cada 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 do projeto básico do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SBGR). Os procedimentos estão divididos em: procedimentos a serem executados pelo coordenador dos trabalhos da SIA e procedimentos a serem executados pelas gerências responsáveis pela análise técnica do projeto, de acordo com a especialidade de cada gerência.

3.1. OBJETO DA ANÁLISE

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

a1) Peças gráficas, em meio digital e impressas, 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 horizontal, 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 Descrição objetiva das obras, com indicação dos materiais e serviços que serão utilizados, em conformidade com o contrato de concessão do aeroporto e as normas técnicas brasileiras aplicáveis;

a2.2 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;

a2.3 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;

a2.4 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 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 COORDENADOR DOS TRABALHOS DA SIA

a) Após o recebimento formal do projeto, o coordenador dos trabalhos da SIA referentes à concessão 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 (conforme Portaria 1410/SIA, de 12 de julho de 2012) etc.

a1) Em caso de não atendimento dos requisitos necessários, a Gerência de Concessões de Infraestrutura Aeroportuária – GCON/ Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE deverá ser imediatamente notificada, por e-mail e por Memorando, para solicitação à Concessionária da adequação das não conformidades e o envio de nova versão, no prazo estipulado pela ANAC.

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 coordenador deverá informar às gerências responsáveis pela análise técnica o local da rede onde os arquivos do projeto encontram-se disponíveis, acordando com cada gerência um prazo para análise.

b1) Apresenta-se relevante a observação do prazo máximo de análise estabelecido nos contratos. O coordenador deve fazer o acompanhamento do prazo e estabelecer uma margem de tempo para receber e consolidar as análises das gerências, visando a evitar atrasos por parte da ANAC.

c) O coordenador será responsável pela orientação das gerências quando a análise de determinado aspecto do projeto envolver mais de uma gerência, devendo informá-las sobre a necessidade de análise conjunta dos aspectos multidisciplinares.

d) Após o recebimento por e-mail das conclusões da análise de cada gerência, o coordenador deverá assegurar que todos os aspectos das listas de verificação foram adequadamente abordados em cada análise.

d1) Em caso de não atendimento, o coordenador deverá comunicar à gerência quanto à 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 coordenador deverá preencher a guia resumo (Apêndice D deste manual) e elaborar nota técnica consolidando a análise do projeto, comunicando à GCON/SRE sobre a aceitação do projeto.

e1) Havendo necessidade de ajustes no projeto, a GCON/SRE deverá ser imediatamente notificada, por e-mail e por Memorando, para solicitação à Concessionária da adequação das não conformidades e o envio de nova versão, no prazo estipulado pela ANAC.

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 SIA 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 CADA GERÊNCIA DA SIA PARA 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 coordenador.

b) Tratando-se de assuntos multidisciplinares, a gerência deverá interagir com as demais gerências envolvidas nos aspectos a serem analisados, sob orientação do coordenador.

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 coordenador 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
- NBR 9719/1997

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
- Resolução ANAC Nº 234, de 30 de maio de 2012 - Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em aeródromos civis
- RBAC 153 - Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência

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 Técnica de Coordenação de Concessões - GTCC.

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

ANEXO I - EXTRATO DO CONTRATO: DAS FASES DE REALIZAÇÃO DO OBJETO

Seção V - Das Fases de Realização do Objeto

Subseção I - Da Fase I-A

2.19. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.7 deste Contrato, terá início a Fase I-A, que contempla o procedimento de transferência das operações do Aeroporto, mediante os estágios abaixo previstos, observadas as especificações constantes do Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional.

2.20. O Estágio 1 consiste na apresentação do Plano de Transferência Operacional - PTO. A Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 10 (dez) dias após a Data de Eficácia do Contrato, o Plano de Transferência Operacional para a assunção de todas as atividades relacionadas ao Aeroporto, contendo todas as informações exigidas no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, o qual será analisado pela ANAC em até 20 (vinte) dias. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano.

2.21. Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC, terá início o Estágio 2, conforme detalhado no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir o Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os materiais necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto.

2.21.1. O Estágio 2 da transferência do Aeroporto terá prazo de duração de 3 (três) meses, contado da data de aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC.

2.21.2. Durante todo o Estágio 2 caberá à Infraero continuar a executar suas atividades, sendo assistida pelos prepostos da Concessionária, os quais terão livre acesso a todas as instalações do Aeroporto, observadas as normas de segurança em vigor.

2.21.3. A guarda dos bens existentes e integrantes do Aeroporto, bem como as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 2 da Transferência, serão de responsabilidade da Infraero, ressalvadas as despesas do Concessionário referentes às obrigações contidas no item 2.21.

2.21.4. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam Contratos celebrados com a Infraero que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sub-rogação integral para a Concessionária, indicando que a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2 os valores devidos em decorrência dos referidos contratos deverão ser pagos à Concessionária.

2.21.5. Caberá à Infraero notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.

2.21.6. Durante o Estágio 2 da Fase I-A, os empregados da Infraero alocados ao Aeroporto continuarão na condição de contratados da Infraero e subordinados à Diretoria da Infraero, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados. A Infraero deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto à Concessionária.

2.22. Findo o prazo previsto no item anterior relativo ao Estágio 2, caberá à Concessionária assumir a efetiva operação do Aeroporto, mediante assinatura do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos das instalações do Aeroporto, previsto no Anexo 8 do Contrato, observada a aplicação do Plano de Transferência Operacional, dando início ao Estágio 3 da Transferência das atividades do Aeroporto, cujo prazo inicial de duração será de 3 (três) meses, podendo ser prorrogado por até 6 (seis) meses, mediante acordo entre a Concessionária e a Infraero.

2.22.1. A Infraero, por meio de prepostos indicados, acompanhará as atividades assumidas pela Concessionária durante todo o Estágio 3, prestando os esclarecimentos e informações necessários.

2.22.2. Todas as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 3 serão de responsabilidade da Concessionária.

2.22.3. Durante o Estágio 3, da Fase I-A, os empregados da Infraero alocados ao Aeroporto continuarão na condição de contratados da Infraero, mas cedidos à Concessionária. A Infraero deverá ser reembolsada por todos os custos e encargos trabalhistas e previdenciários relacionados aos empregados alocados no Aeroporto, por meio de reembolso a ser realizado mensalmente pela Concessionária, no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar da apresentação dos comprovantes dos gastos pela Infraero.

2.22.4. Após o término do Estágio 3, será considerada encerrada a Fase I-A de transição e integralmente transferidas as atividades de manutenção e exploração do Aeroporto à Concessionária.

2.23. Eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou à Infraero, quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre Concessionária e Infraero, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da apresentação dos documentos comprobatórios.

Subseção II - Da Fase I-B

2.24. Implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.7 deste Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço, devendo a Concessionária, em até 90 (noventa) dias:

2.24.1. apresentar o Projeto Básico dos investimentos de ampliação e adequação das instalações do Aeroporto; e

2.24.2. apresentar o cronograma de realização dos investimentos para aprovação pela ANAC.

2.25. O Projeto Básico deverá ser elaborado de acordo 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.

2.26. No prazo máximo de 30 (trinta) 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.

2.27. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico, a Concessionária deverá iniciar as obras para a ampliação do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

2.28. A Concessionária deverá submeter à ANAC todas as alterações do Projeto Básico, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação desta Agência.

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

2.30. No prazo de 90 (noventa) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação das novas estruturas do Aeroporto, a Concessionária deverá apresentar a revisão do Manual de Operações com a inclusão das novas instalações do Aeroporto, para aprovação da ANAC, conforme disposto em regulamentação específica vigente, para fins de certificação aeroportuária.

2.31. No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá entregar o Projeto "as built" das novas instalações para a ANAC, para fins de cadastramento.

2.32. A Fase I-B terá o prazo máximo de duração previsto no PEA, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

2.33. Eventuais atrasos por parte do Poder Concedente serão acrescidos ao prazo previsto no item anterior.

Subseção III – Da Fase I-C

2.34. Após o término da Fase I-B terá início a Fase 1-C, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto e adequação da infraestrutura para recomposição total do nível de serviço ao estabelecido no PEA.

2.35. Durante a Fase I-C a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para o atendimento da Demanda Prevista no PGI[1] vigente com o nível de serviço estabelecido no PEA, para todas as instalações do Aeroporto.

Subseção IV - Da Fase II

2.36. Após o término das Fases I-A, I-B e I-C do Contrato, terá início a Fase II, em que a Concessionária deverá cumprir integralmente a obrigação de manter o nível de serviço estabelecido no PEA.

2.37. A cada evento de Gatilho de Investimento, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 90 (noventa) dias, o Projeto Básico dos investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, previstos no PGI vigente.

2.38. As disposições constantes dos itens 2.25 a 2.32 se aplicam a todos os eventos de Gatilho de Investimento.

---

[1] Plano de Gestão da Infraestrutura, definido no PEA, Plano de Exploração Aeroportuária, anexo 2 ao Contrato de Concessão.

2.39. Durante a Fase II, o Aeroporto deverá operar conforme o disposto no Contrato, nos seus anexos, na legislação e regulamentação aplicáveis.

ANEXO II - EXTRATO DO CONTRATO: PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA - PEA

1. INTRODUÇÃO

1.1 O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) detalha e especifica o objeto da concessão, delimita o Complexo Aeroportuário, detalha as atividades acessórias da concessão, prevê os Elementos Aeroportuários Obrigatórios, as especificações mínimas requeridas para os terminais de passageiros, investimentos iniciais para melhoria da infraestrutura, as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura, estabelece o nível de serviço por meio dos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, delimita os Indicadores de Qualidade do Serviço e prevê a metodologia de definição do Fator Q.

2. DEFINIÇÕES

2.1 Para os fins do presente PEA, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

2.1.1 **ACI:** Avaliação das Condições das Instalações, um dos relatórios componentes do PGI.

2.1.2 **Atividades Acessórias:** são as atividades econômicas realizadas no Complexo Aeroportuário que poderão gerar Receitas Não Tarifárias para a Concessionária.

2.1.3 **Complexo Aeroportuário:** a área da Concessão, caracterizada pelo sítio aeroportuário descrito neste PEA, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e para exploração econômica relacionadas à Concessão; inclui a situação jurídica do Complexo Aeroportuário.

2.1.4 **DECEA:** Departamento de Controle do Espaço Aéreo, órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

2.1.5 **Demanda Prevista:** demanda projetada pela Concessionária no PGI.

2.1.6 **Elementos Aeroportuários Obrigatórios:** consiste nas instalações, sistemas, equipamentos e componentes listados neste PEA, a serem implantados para a regular prestação dos serviços.

2.1.7 **Especificações mínimas do Terminal de Passageiros:** diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento dos terminais de passageiros.

2.1.8 **Fator Q:** fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos Indicadores de Qualidade de Serviço selecionados, a ser aplicado nos reajustes tarifários, de acordo com o estabelecido no Contrato.

2.1.9 **Gatilho de Investimento:** corresponde ao momento no tempo indicado no PGI em que a Demanda Prevista ensejará a obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível se serviço estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.

2.1.10 **Hora Pico:** a 30ª (trigésima) hora rodada mais movimentada dentro de um ano civil.

2.1.11 **IQS:** Indicadores de Qualidade de Serviço descritos neste PEA e utilizados para avaliar periodicamente a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária.

2.1.12 **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 do PGI, conforme Apêndice B.

2.1.13 **PNAE:** Passageiro com necessidades de assistência especial. Entende-se por PNAE pessoa com deficiência, idoso com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, criança desacompanhada, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro.

2.1.14 **PGI:** Plano de Gestão da Infraestrutura, contendo os demais planos de entrega obrigatória pela Concessionária;

2.1.15 **PMI:** Programa de Melhorias da Infraestrutura; um dos relatórios componentes do PGI.

2.1.16 **Plano de Qualidade de Serviço:** plano que detalhará as atividades da Concessionária com vistas ao atendimento dos indicadores de qualidade de serviço previstos neste PEA;

2.1.17 **RMA:** Resumo de Movimentação Aeroportuária; um dos relatórios do PGI.

2.1.18 **Revisão Antecipada do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária em decorrência da demanda real em Hora Pico em determinado ano superar em mais de 30% (trinta por cento) a Demanda Prevista no PGI para a Hora Pico do mesmo ano;

2.1.19 **Revisão do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária a cada 5 (cinco) anos contados da primeira apresentação do PGI, da última Revisão do PGI ou da última Revisão Antecipada do PGI;

2.1.20 **Revisão Voluntária do PGI:** revisão do PGI realizada pela Concessionária de maneira espontânea e anterior ao período de 5 (cinco) anos previsto pela Revisão do PGI.

2.2 Sem prejuízo das definições acima, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos escritos neste PEA com a inicial em maiúscula e nele não definidos terão o significado fixado no capítulo Definições do Contrato.

3. OBJETO DA CONCESSÃO

3.1 Constitui objeto da Concessão do Complexo Aeroportuário a execução das seguintes atividades, que devem ser cumpridas pela Concessionária durante todo o prazo da Concessão, sem prejuízo das demais obrigações previstas no Contrato:

3.1.1 A prestação dos serviços de embarque, desembarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme descrito no Anexo 4 – Tarifas, bem como todos os demais serviços relacionados à infraestrutura aeroportuária;

3.1.2 A exploração eficiente do Complexo Aeroportuário, de forma a obter Receitas Não-Tarifárias e disponibilizar aos Usuários a infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento do Complexo Aeroportuário;

3.1.3 A manutenção de todas as instalações, bens, equipamentos existentes e implementados no Complexo Aeroportuário, conforme a legislação e regulamentação em vigor;

3.1.4 A execução das melhorias da infraestrutura no prazo previsto neste PEA, com vistas a ampliar o Complexo Aeroportuário e adequar a qualidade dos serviços;

3.1.5 O pleno atendimento ao nível de serviço previsto neste PEA durante todo o prazo da Concessão, mediante a realização dos investimentos e obtenção dos recursos necessários; e

3.1.6 A adequação das demais instalações necessárias para o atendimento dos Usuários na hipótese de ampliação do Complexo Aeroportuário, em especial pátio de aeronaves, estacionamento de veículos, vias de acesso, dentre outras.

3.2 Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, inclusive quando prestados por meio da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA), a aquisição, instalação, operação e manutenção dos equipamentos relacionados aos seguintes serviços e facilidades:

3.2.1 Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);

3.2.2 Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);

3.2.3 Meteorologia (MET);

3.2.4 Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM);

3.2.5 Busca e Salvamento (SAR); e

3.2.6 Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo, exceto os auxílios visuais (PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta), que são de responsabilidade da Concessionária.

3.3 A Concessionária será responsável pelos custos decorrentes da eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 3.2.1 a 3.2.6, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária, inclusive a construção de novas instalações com características construtivas similares às instalações desativadas, com toda a infraestrutura necessária e suficiente para que os equipamentos de responsabilidade do Poder Público estejam aptos a operar.

4. COMPLEXO AEROPORTUÁRIO

4.1 A situação jurídica do Complexo Aeroportuário é a seguinte:

4.1.1 Aeroporto Internacional de Guarulhos (SBGR) possui área total de 11.905.056,52m².

4.1.2 Conforme Certidão nº 19/79, do Serviço do Patrimônio da União, expedida em 31/08/1979 por sua Delegacia no Estado de São Paulo, integra o SBGR uma área de 9.720.584,65m², denominada "Fazenda Cumbica", situada no bairro denominado "Baqueruvu", na Comarca de Guarulhos, Estado de São Paulo, foi doada à União Federal pela Empresa Agrícola Mavillis Limitada, para entrega ao Ministério da Aeronáutica, por meio da escritura pública de doação lavrada em 26/11/1940, Livro 255, Folha 84-verso a 85-verso, do 9º Tabelião da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, ratificada em 31/11/1979. Tal escritura de doação fora transcrita em 27/11/1940, sob o nº 2.159, no Livro 3-S, folha 247, do então Registro de Imóveis da 12ª Circunscrição da Comarca da Capital do Estado de São Paulo (atual comarca de Guarulhos). O SBGR foi transferido à administração da Infraero por meio da Portaria nº 1277/GM5, de 13/9/1984, do Ministério da Aeronáutica, publicada no Diário Oficial em 17/09/1984. O rezoneamento civil/militar do aeroporto foi aprovado por meio da Portaria EMAER nº 007/1SC4, de 27/5/1983..

4.1.3 Há em curso processo para desapropriação de área, em princípio com 84.388,61m2, parte do Bairro Jd. Novo Portugal, cuja poligonal constava do Decreto Estadual Paulista nº 51.978, de 12/7/2007, que deu nova redação ao Decreto nº 50.860, de 6/6/2006, tendo este convalidado as disposições do Decreto nº 46.499, de 16/01/2002. No entanto, tais decretos encontram-se expirados.

4.1.4 O Poder Executivo Federal, por intermédio do Decreto s/nº de 24 de junho de 2011, declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, total ou parcial, e em favor da União, imóveis adjacentes ao Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro, necessários à execução das obras de infraestrutura aeroportuária deste aeroporto, situados no Município de Guarulhos, Estado de São Paulo.

4.1.5 As áreas e instalações destinadas às atividades militares situadas no sítio aeroportuário não são integrantes do objeto da Concessão.

5. ATIVIDADES ACESSÓRIAS

5.1 A Concessionária poderá obter Receitas Não Tarifárias em razão da exploração das seguintes atividades econômicas acessórias, nos termos do Contrato, diretamente por meio de subsidiária integral ou mediante contratação de terceiros:

5.1.1 Manuseio de solo (aeronaves, passageiros, carga e bagagem), catering, comissaria, limpeza e abastecimento;

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

5.1.3 Locação de áreas para escritórios, áreas para armazenagem de cargas, zona de processamento de exportação, hotéis e centros de convenção;

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

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

5.2 A Concessionária deverá observar as normas vigentes que exijam, restrinjam ou condicionem a exploração de determinadas atividades.

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

5.4 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.

6. ELEMENTOS AEROPORTUÁRIOS OBRIGATÓRIOS

6.1 Ao longo do período da Concessão, deverão ser disponibilizadas, no mínimo, as instalações, sistemas e equipamentos abaixo descritos, com base nas normas técnicas vigentes, neste PEA, no Plano de Qualidade de Serviço e nas demais disposições do Edital, do Contrato e seus Anexos:

6.1.1 Sistema de Pistas;

- 6.1.1.1 Pavimento de Pista de Pouso e Decolagem;
- 6.1.1.2 Pavimento de Pista de Rolamento;
- 6.1.1.3 Pavimento dos Acostamentos;
- 6.1.1.4 Sinalização Horizontal;
- 6.1.1.5 Sinalização Vertical; e
- 6.1.1.6 Sinalização Luminosa.

6.1.2 Sistema Viário;

- 6.1.2.1 Vias Internas (Lado Terra);
- 6.1.2.2 Vias de serviço (Lado Ar);
- 6.1.2.3 Sinalização Horizontal de Vias;
- 6.1.2.4 Sinalização Vertical de Vias; e
- 6.1.2.5 Sinalização semafórica de Vias.

6.1.3 Sistema Terminal de Passageiros;

- 6.1.3.1 Telemática;
- 6.1.3.2 Sistema de compartilhamento de equipamentos de terminal;
- 6.1.3.3 Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio;
- 6.1.3.4 Sistema de Sonorização;
- 6.1.3.5 Sistema Informativo de Voo;
- 6.1.3.6 Sistema de Distribuição de Sinais de TV e FM;
- 6.1.3.7 Sistema “INDOOR” (multifrequência);
- 6.1.3.8 Sistema de Rádio Comunicação;
- 6.1.3.9 Sistema de Data e Hora;
- 6.1.3.10 Sistema de TV de Vigilância;

6.1.3.11 Sistema de TV de Pátio;

6.1.3.12 Sistema de Controle de Acesso e Detecção de Intrusão;

6.1.3.13 Sistema de Inspeção de Passageiros e Bagagens de Mão;

6.1.3.14 Sistema de inspeção de Bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto;

6.1.3.15 Sistema de Gerenciamento de Bagagem;

6.1.3.16 Sistema de Balanças Eletrônicas;

6.1.3.17 Pontes de embarque;

6.1.3.18 Sistema de climatização;

6.1.3.19 Esteiras de bagagem;

6.1.3.20 Escadas rolantes;

6.1.3.21 Elevadores;

6.1.3.22 Veículos a serem utilizados em todos os embarques e desembarques remotos de passageiros; e

6.1.3.23 Serviço Médico de Emergência.

6.1.4 Estacionamento de Veículos;

6.1.5 Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e Não Regular;

6.1.5.1 Área para estacionamento de Equipamentos de Rampa;

6.1.6 Central de Utilidades – CUT;

6.1.7 Sistema de Carga Aérea;

6.1.7.1 Terminal de Cargas (Importação + Exportação);

6.1.7.2 Sistema de inspeção de carga capaz de inspecionar até 100% (cem por cento) da carga embarcada em aeronaves partindo do aeroporto;

6.1.7.3 Pátio de Aeronaves dedicado; e

6.1.7.4 Pátio de Manobras de Veículos Terrestres de Carga.

6.1.8 Sistema de Aviação Geral;

6.1.8.1 Pátio de Estacionamento de Aeronaves;

6.1.8.2 Edifício Terminal de Aviação Geral (podendo compartilhar instalações com a aviação regular); e

6.1.8.3 Estacionamento de Veículos.

6.1.9 Sistema de Apoio;

6.1.9.1 Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC, considerando a implantação da edificação e disponibilização dos respectivos Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), com Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) igual ou superior a 9 (nove); e

6.1.9.2 Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA).

6.1.10 Sistema Industrial de Apoio;

6.1.10.1 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas prestadoras de Serviços Aeroportuários; e

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

6.1.11 Sistema Administrativo e de Manutenção;

6.1.11.1 Edifício de Manutenção Aeroportuária (do Operador e/ou empresas subcontratadas); e

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

6.1.12 Sistema de Companhias Aéreas;

6.1.12.1 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de carga; e

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

6.1.13 Sistema de Infraestrutura Básica;

6.1.13.1 Manutenção e expansão do sistema de captação, tratamento, reserva e distribuição de água;

6.1.13.2 Manutenção e expansão de sistema de tratamento de efluentes;

6.1.13.3 Manutenção e expansão de sistema de energia elétrica;

6.1.13.4 Manutenção e expansão de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos; e

6.1.13.5 Manutenção e expansão de sistema de telecomunicações.

6.1.14 Sistema Comercial Externo;

6.1.14.1 Infraestrutura Básica para lotes destinados ao setor comercial.

6.1.15 Sistema de Atendimento aos Usuários;

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

6.1.16.1 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.

6.1.16.2 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.

7. ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS

7.1 A Concessionária deverá observar as diretrizes mínimas obrigatórias de concepção funcional, arquitetônica, estrutural, instalações e padrões de acabamento de quaisquer novos terminais de passageiros que venham a ser construídos no Complexo Aeroportuário, bem como para ampliações dos terminais existentes.

7.2 Terminais de passageiros que venham a ser construídos no Complexo Aeroportuário, bem como ampliações dos terminais existentes deverão estar organizados em dois ou mais níveis operacionais, capazes de processar embarques e desembarques com separação vertical de meio fio.

7.3 Eventuais soluções alternativas ao estabelecido no item 7.1 (por exemplo: instalações para a aviação geral, instalações provisórias para atender picos de demanda pontuais relacionados à realização de grandes eventos ou outras condições sazonais) poderão ser aceitas mediante consulta prévia e submissão do projeto e plano de utilização das instalações à ANAC e desde que esteja assegurado, nestas instalações, pelo menos o nível de serviço estabelecido neste PEA.

7.4 A concepção arquitetônica de novos terminais ou ampliações dos existentes deverá observar a boa prática internacional em edificações similares, respeitando as particularidades sócio-econômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, além de considerar áreas significativas de fachada e/ou teto para aproveitamento de iluminação natural, visando a eficiência energética da edificação, bem como proporcionando visão panorâmica para o pátio de aeronaves.

7.5 Todas as áreas internas dos terminais de passageiros, tanto as destinadas ao público quanto as áreas administrativas, deverão ser dotadas de soluções de climatização, a fim de garantir o adequado conforto térmico em seu interior.

7.5.1 Os sistemas de climatização deverão ser dimensionados de forma a garantir a máxima eficiência energética e a minimização dos impactos ambientais de seu funcionamento, conforme as melhores práticas internacionais.

7.6 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.

7.7 Os materiais e sistemas empregados na construção de novas edificações e ampliações e reformas de edificações existentes de terminais de passageiros deverão proporcionar, obrigatoriamente:

7.7.1 Operação ininterrupta;

7.7.2 Alta durabilidade;

7.7.3 Manutenção simplificada e econômica;

7.7.4 Proteção contra as intempéries e atenuação de ruídos;

7.7.5 Saúde e segurança ao usuário; e

7.7.6 Alta eficiência energética.

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

7.8.1 Pisos com resistência ao alto tráfego, dentro do padrão corrente da indústria em construções aeroportuárias conforme o uso de cada ambiente – saguões de terminais de passageiros e áreas de embarque/desembarque, áreas comerciais, áreas administrativas, áreas de processamento de bagagens etc.

7.8.1.1 Os pisos deverão possuir altíssima resistência à abrasão superficial, baixa absorção de água, alta resistência ao manchamento e ataque químico e resistência mecânica alta.

7.8.2 Paredes, forros, tetos e fachadas

7.8.2.1 Os níveis de conforto térmico e acústico destes elementos deverão seguir as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, e os parâmetros estabelecidos no item 7.6.

7.9 Preservadas as características originais de edificações de caráter arquitetônico relevante, o disposto nos itens 7.3 a 7.8 também se aplica a eventuais reformas e ampliações a serem executadas nas edificações existentes.

7.10 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.

8. MELHORIAS DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

8.1 Para a **Fase I-B** do Contrato, a Concessionária deverá necessariamente realizar os seguintes investimentos, no prazo máximo de 22 (vinte e dois) meses, contados a partir da data de eficácia do Contrato, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos:

8.1.1 Novo terminal de passageiros e vias terrestres associadas, que necessariamente possua um corredor de ligação aos terminais de passageiros existentes;

8.1.2 Acesso viário correspondente e estacionamento de veículos para o novo terminal de passageiros;

8.1.3 Área de pátio para aeronaves;

8.2 As estruturas acima mencionadas deverão estar plenamente operacionais e providas de todos os sistemas permanentes necessários para atender adequadamente os usuários, nos prazos estipulados no item 8.1, e devem ser projetadas e construídas de acordo com os seguintes critérios:

8.2.1 O terminal de passageiros deve ter área equivalente à adequada para processar pelo menos 1.800 (mil e oitocentos) passageiros internacionais em Hora Pico durante o embarque e 2.200 (dois mil e duzentos) passageiros internacionais em Hora Pico durante o desembarque, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.

8.2.2 O pátio de aeronaves deve ter área equivalente à adequada para atender pelo menos 32 (trinta e duas) aeronaves Código C, sendo que ao menos 20 (vinte) posições de estacionamento deverão possuir ponte de embarque.

8.2.3 Implantação de Área de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 90m x 90m (comprimento x largura) na Cabeceira 09L.

8.2.4 Retirada de obstáculos das Faixas de Pista de Pouso e Decolagem e Faixas de Pista de Rolamento bem como nivelamento das Faixas Preparadas associadas à operação da aeronave crítica em cada componente do Sistema de Pistas.

8.3 Para a **Fase I-C** do Contrato, no prazo máximo de 24 meses, contados após o término da Fase I-B, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para o atendimento da Demanda Prevista no PGI vigente com o nível de serviço estabelecido pelos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, para todas as instalações do Aeroporto.

8.4 Além dos investimentos decorrentes Demanda Prevista, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, a menos que seja comprovada a impraticabilidade de sua execução, devidamente fundamentada, e cujo pedido de isenção de cláusula contratual associada deverá ser deferida pela ANAC.

8.4.1 Alargamento das Pistas de Pouso e Decolagem específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016.

8.4.2 Alargamento das Pistas de Rolamento específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016

8.4.3 Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 240m x 150m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 09R, 11L, 09L e 11R até 31 de dezembro de 2018

9. PLANO DE GESTÃO DA INFRAESTRUTURA

9.1 Em até 90 (noventa dias) dias a contar da data de eficácia do Contrato e, a cada 5 (cinco) anos, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para todo o período da Concessão.

9.2 O PGI deve assegurar à ANAC e demais partes interessadas no Complexo Aeroportuário que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para atendimento do nível de serviço e demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme a demanda efetiva e prevista para o período compreendido no PGI.

9.3 O PGI deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às atividades da Concessionária, bem como ser compatível com o Manual de Operações do Aeródromo.

9.4 O PGI vinculará a Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste PEA, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PGI.

9.5 A Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos do aeroporto para desenvolver o PGI. A Concessionária deverá assegurar que o PGI é consistente com os demais planos existentes, elaborados ou não pela Concessionária.

9.6 O objetivo do PGI é proporcionar a melhoria contínua das instalações e sistemas do aeroporto, avaliando suas condições e planejando sua manutenção e modernização. O PGI deverá identificar e priorizar os projetos necessários à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados.

9.7 A ANAC utilizará o PGI para fins de monitoramento da concessão. A ausência de qualquer manifestação da ANAC não significará a anuência em relação ao planejamento assumido pela Concessionária. Caso o planejamento da Concessionária implique no descumprimento de qualquer obrigação contratual, a Concessionária estará sujeita às penalidades previstas no Contrato e deverá implementar as medidas necessárias para o atendimento do nível de serviço estabelecido, sem direito a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

9.8 O PGI deverá identificar os principais componentes da infraestrutura aeroportuária, incluindo:

9.8.1 Sistema de pistas;

9.8.2 Pátio de aeronaves;

9.8.3 Vias de serviço;

9.8.4 Terminais de passageiros e carga;

9.8.5 Estacionamento de veículos;

9.8.6 Vias de acesso e circulação interna; e

9.8.7 Demais instalações para funcionamento do aeroporto.

9.9 O PGI deverá descrever as ações de gestão da infraestrutura, baseadas em avaliações programadas das condições das instalações, rotinas de autoinspeção, manutenção preventiva e coordenada, expansão e modernização da infraestrutura.

9.10 O PGI deverá apresentar os seguintes relatórios: Avaliação das Condições das Instalações (ACI), Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) e Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA), este com atualização mensal.

9.11 Avaliação das Condições das Instalações

9.11.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), contemplando todas as instalações e sistemas de grande porte, considerando ao menos as apresentadas no Apêndice A deste PEA.

9.11.2 Com base na avaliação das instalações, a Concessionária deverá indicar as melhorias que devem ser realizadas imediatamente, devido a questões de segurança, bem como melhorias futuras, que poderão ser realizadas no curto, médio e longo prazos.

9.12 Programa de Melhorias da Infraestrutura

9.12.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

9.12.2 O relatório deverá conter uma descrição detalhada do desempenho da Concessionária em relação ao nível de serviço estabelecido. Deverá também avaliar a capacidade do Aeroporto, incluindo todos os componentes operacionais, tais como sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminais. Tal avaliação deverá ser realizada por meio de modelo de simulação computacional, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

9.12.3 A previsão de demanda deverá ser detalhada, apresentando os níveis de tráfego em termos anuais e de hora-pico para os próximos 20 (vinte) anos, considerando eventuais restrições de capacidade.

9.12.4 Sempre que a análise demonstrar excesso de demanda em relação à capacidade do aeroporto no período subsequente de 5 (cinco) anos, a Concessionária deverá apresentar uma previsão de investimentos necessários, de forma que a demanda excedente à capacidade seja atendida de forma balanceada e seja respeitado o nível de serviço estabelecido neste PEA.

9.12.5 O programa de melhorias da infraestrutura deverá fornecer uma breve descrição das intervenções previstas para os prazos de 5 (cinco) e 10 (dez) anos, com os devidos desenhos necessários para o seu entendimento, indicando as estimativas de custo para cada uma das suas ações, incluindo os componentes do lado ar e lado terra, desenvolvimento comercial e gestão ambiental.

9.12.6 Ainda, deverá identificar os níveis de tráfego que determinarão o início de implantação de cada um dos investimentos previstos nos itens anteriores, constituindo estes indicadores os Gatilhos de Investimento, com a indicação do prazo para sua conclusão.

9.12.7 A Concessionária deverá apresentar a Revisão Antecipada do PGI sempre que a demanda real mensurada durante o período de 1 (um) ano exceder a Demanda Prevista pelo PGI anterior para o mesmo período. Para este fim, será considerada a demanda real de passageiros na Hora-Pico, quando exceder em 30% (trinta por cento) a Demanda Prevista.

9.12.8 A Concessionária poderá realizar a Revisão Voluntária do PGI, independentemente do critério estabelecido anteriormente, sempre que julgar oportuno.

9.13 Resumo de Movimentação Aeroportuária

9.13.1 A Concessionária deverá apresentar mensalmente à ANAC um resumo da movimentação do aeroporto, detalhando o tráfego de passageiros, aeronaves e carga, de acordo com os padrões a serem estabelecidos pela ANAC.

10. PLANO DE QUALIDADE DE SERVIÇO

10.1 Em até 90 (noventa) dias a contar da data de eficácia do Contrato e anualmente a Concessionária deverá apresentar à ANAC um Plano de Qualidade de Serviço (PQS).

10.2 O PQS deverá demonstrar que a Concessionária planejou e implementará medidas adequadas para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, cumprindo, ao menos, os parâmetros exigidos por este PEA, pelo Contrato e seus Anexos.

10.3 O PQS deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às atividades da Concessionária, bem como ser compatível com o Manual de Operações do Aeródromo.

10.4 O PQS vinculará a Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste PEA, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PGI.

10.5 A Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos do aeroporto para desenvolver o PQS. A Concessionária deverá assegurar que o PQS é consistente com os demais planos existentes, elaborados ou não pela Concessionária.

10.6 O objetivo do PQS é definir as responsabilidades, procedimentos e requisitos mínimos, inclusive de treinamento, para a equipe dedicada ao atendimento aos Usuários. Além disso, deve definir um sistema para identificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-las, a fim de propor um plano de ações para mitigar e corrigir problemas.

10.7 O PQS deverá abordar os seguintes tópicos:

10.7.1 Capacitação e treinamento de pessoal;

10.7.2 Sistematização das necessidades dos usuários;

10.7.3 Protocolos de assistência ao passageiro;

10.7.4 Serviços de informação;

10.7.5 Website do aeroporto; e

10.7.6 Padrões mínimos de serviço.

10.8 O PQS deverá apresentar o Relatório de Qualidade de Serviço, com 30 (trinta) dias de antecedência da data prevista para o reajuste das Tarifas. O relatório deve contemplar os Indicadores de Qualidade de Serviço descritos no Apêndice C deste PEA, que incluirá os indicadores utilizados para estabelecer o fator Q.

10.8.1 O fator Q é componente da fórmula de reajuste tarifário prevista no Contrato. Sua composição é detalhada no Apêndice C deste PEA.

10.9 Para cada uma das áreas pesquisadas, a Concessionária deverá apresentar um histórico das avaliações dos Usuários, comparando-as com os resultados do ano corrente. Para as áreas com baixo desempenho na qualidade de serviço mensurado, a Concessionária deverá desenvolver um plano de ação, baseado em estudo técnico, para suprir as deficiências apontadas, englobando treinamento de pessoal, melhorias físicas e mudanças de procedimentos.

10.10 A Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar uma empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento, coleta de informações, pesquisa e cálculo dos itens descritos no Apêndice C deste PEA. O nome e a qualificação da empresa deverão ser submetidos previamente à ANAC, que terá o direito de veto na contratação, devendo a Concessionária, neste caso, apresentar uma nova empresa.

10.10.1 O desenvolvimento ou a aprovação da metodologia para realização da pesquisa de que trata o item anterior caberá à ANAC.

10.11 A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar as áreas a serem medidas, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o fator Q, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice C deste PEA.

10.12 Os padrões e metas dos indicadores de qualidade de serviço incluídos no fator Q estão definidos no Apêndice C deste PEA. O Fator Q a ser considerado no reajuste tarifário anual, conforme estabelecido no Contrato de Concessão, será calculado anualmente pelo somatório dos possíveis decréscimos e acréscimos descritos no Apêndice C deste PEA.

10.13 O fator Q produzirá efeitos no reajuste tarifário a partir do final do primeiro ano de operação integral do aeroporto pela Concessionária, contado como o ano civil seguinte ao ano em que for encerrada a Fase I-A. A partir desse marco temporal, os decréscimos decorrentes do não cumprimento dos padrões para o fator Q serão reduzidos a 30% (trinta por cento) no primeiro ano e 70% (setenta por cento) no segundo ano, em relação ao apresentado no Apêndice C deste PEA. A partir do terceiro ano os decréscimos serão integrais (cem por cento).

Ano	**Evento**
Y	Término da fase I-A
Y + 1	Início de aferição do fator Q para efeitos de reajuste tarifário
Y + 2	Reajuste tarifário com 30% do fator Q, referente ao ano Y+1
Y + 3	Reajuste tarifário com 70% do fator Q, referente ao ano Y+2
Y + 4	Reajuste tarifário com 100% do fator Q, referente ao ano Y+3

10.14 Os acréscimos associados ao cumprimento das metas dos componentes onde se aplicam bônus ao fator Q serão integrais (cem por cento) durante todo o período em que o fator Q produzir efeitos no reajuste tarifário.

APÊNDICE A do PEA

Avaliação das Instalações

As instalações avaliadas devem ser classificadas nas seguintes categorias:

Excelente - sem deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos;

Bom - pequenas deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos ou atendidos;

Razoável - pequenas deficiências operacionais, a maioria dos padrões mínimos atendidos, algumas melhorias de instalações ou ações corretivas devem ser consideradas, melhorias de médio/longo prazo devem ser identificadas;

Ruim - significativas deficiências operacionais, falha no cumprimento dos padrões mínimos, melhorias das instalações ou ações corretivas devem ser tomadas no curto prazo; e

Crítica - grandes deficiências operacionais, ações corretivas urgentes devem ser tomadas, e/ou questões de segurança estão presentes. Esta categoria também pode incluir melhorias estabelecidas por nova legislação.

Instalações	Requisito
Edifícios	Inspecionar todos os edifícios do Complexo Aeroportuário, sob perspectiva da segurança operacional: todas as questões de segurança devem ser identificadas e solucionadas pela Concessionária o mais rapidamente possível.
Sistemas dos edifícios	Inspecionar todos os Sistemas dos edifícios do Complexo Aeroportuário, incluindo os sistemas mecânicos, elétricos, de comunicação e hidráulicos, sob a perspectiva da segurança operacional.
Equipamentos	Inspecionar todos os equipamentos do Complexo Aeroportuário (por exemplo, equipamentos de manutenção), sob a perspectiva da segurança operacional: todas as questões de segurança devem ser identificadas e solucionadas pela Concessionária o mais rapidamente possível.
Utilidades (serviços públicos)	Inspecionar as utilidades (serviços públicos) relevantes do Complexo Aeroportuário, incluindo galerias de águas pluviais, sistema de esgotamento sanitário, fornecimento de energia elétrica, fornecimento de água e telecomunicações.
Pavimento do lado ar	Inspecionar o pavimento do lado ar do Complexo Aeroportuário, incluindo pistas de pouso e decolagem, pistas de taxi, pátio de aeronaves e vias de serviço.

APÊNDICE B do PEA

Parâmetros Mínimos de Dimensionamento – Nível de Serviço Estabelecido

Componente	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	**Internacional**
1. Saguão de embarque: área necessária por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos)	m^2/ocup.	2,3	2,3
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	20	20
2. Área para formação de filas de check-in e despacho	m^2/pax	1,3	1,8
	min	20	30
3. Área para formação de filas para inspeção de segurança	m^2/pax	1,0	1,0
	min	10	15
4. Área para formação de filas para emigração	m^2/pax	-	1,0
	min	-	10
5. Salas de embarque			
5.1 Máxima ocupação das salas	%	65	65
5.2 Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70	70
5.3 Posições próximas (ponte de embarque)			
5.3.1 Área necessária para passageiros sentados	m^2/pax	1,7	1,7
	min	40	60
5.3.2 Área necessária para passageiros em pé	m^2/pax	1,2	1,2
	min	20	20
5.4 Posições remotas (atendimento por ônibus)			
5.4.1 Área necessária para passageiros sentados	m^2/pax	1,7	1,7
	min	40	60
5.4.2 Área necessária para passageiros em pé	m^2/pax	1,2	1,2
	min	20	20
6. Área de formação de filas para imigração	m^2/pax	-	1,0
	min	-	10
7. Sala de desembarque: área necessária por passageiro aguardando bagagem	m^2/pax	1,7	1,7
	min	30	45
8. Área de formação de filas para aduana	m^2/pax	-	1,7
	min	-	10
9. Saguão de desembarque: área necessária por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo (minutos)	m^2/ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	15	25

O percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a:

- 65% (sessenta e cinco por cento), para voos domésticos; e
- 95% (noventa e cinco por cento), para voos internacionais.

Os parâmetros mínimos de dimensionamento consideram apenas as áreas estritamente operacionais para processamento, não incluindo áreas de circulação. A observância dos parâmetros mínimos de dimensionamento, que representam o nível de serviço estabelecido para monitoramento do gatilho de investimento, significa que:

$$\frac{CHp_i}{DHp_i} \geq 1 \text{, sendo que } CHp_i = \frac{Ad_i}{Emp_i \times To_i} \times 60$$

Onde:

CHpi – capacidade na hora pico do componente "i" (pax/hora);

DHpi – demanda na hora pico do componente "i" (pax/hora);

Adi – área disponível no componente "i" (m^2);

Empi – espaço mínimo por passageiro no componente "i" (m^2/pax); e

Toi – tempo de ocupação no componente "i" (minuto).

Os tempos de ocupação e a relação visitante-acompanhante por passageiro deverão ser periodicamente atualizados por meio de pesquisa e observação do comportamento dos usuários do aeroporto nos horários de pico, pelo menos a cada revisão do PGI.

A ANAC desenvolverá e submeterá a consulta pública métricas de utilização das instalações do lado ar, podendo incluir:

- Atrasos médios para alocação de aeronaves em posições de pátio, decorrentes de indisponibilidade de posições ou gerenciamento inadequado de recursos por parte da Concessionária.
- Horas por dia em que todos os *slots* estão alocados ou em que a operação real excede a capacidade declarada;
- Nível de utilização do sistema de pistas, em termos de horas equivalentes de utilização na capacidade horária declarada, como um percentual do uso teórico máximo de um dia de operação.

APÊNDICE C do PEA

Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS

Os Indicadores de Qualidade de Serviço incluem os seguintes aspectos:

- Serviços diretos;
- Disponibilidade de equipamentos e instalações; e
- Pesquisa de satisfação dos passageiros.

Até 15 (quinze), os indicadores serão considerados no cálculo anual do fator Q para seu decréscimo, dentre os quais um número limitado será elegível para bonificação por superação de metas de desempenho.

O fator Q resultante será aplicado ao reajuste tarifário, conforme fórmula prevista no Contrato de Concessão, e poderá variar de 7,5% (sete e meio por cento) de decréscimo a 2% (dois por cento) de bônus.

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

A Tabela 1 apresenta todos os Indicadores de Qualidade de Serviço, que deverão constar no Relatório de Qualidade de Serviço, com destaque aos itens que serão considerados no cálculo do fator Q.

Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço

Aspectos	Indicadores
Serviços Diretos	1. Tempo na fila de inspeção de segurança (Q) 2. Tempo de atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE 3. Número de eventos graves relatados (roubos, furtos, atos violentos etc.)
Disponibilidade de Equipamentos e Instalações	4. Elevadores, escadas e esteiras rolantes (Q) 5. Sistema de processamento de bagagens (embarque) (Q) 6. Sistema de restituição de bagagens (desembarque) (Q) 7. Pontes de embarque (Q) 8. Equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE (Q) 9. Fonte de energia elétrica auxiliar 10. Posições de pátio 11. Ar pré-condicionado (“Preconditioned Air”)
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros	12. Qualidade das informações: sinalização, informações de voo, sistema sonoro de aviso aos passageiros e outros (Q) 13. Limpeza e disponibilidade de banheiros (Q) 14. Conforto e disponibilidade de assentos no saguão de embarque e outras áreas públicas (Q) 15. Limpeza geral do aeroporto (Q)

Aspectos	Indicadores
	16. Cordialidade dos funcionários do aeroporto (Q) 17. Variedade e qualidade de lojas e praças de alimentação (Q) 18. Custo benefício das lojas e praças de alimentação (Q) 19. Disponibilidade de vagas de estacionamento (Q) 20. Disponibilidade de carrinhos para bagagem (Q) 21. Satisfação geral em relação ao aeroporto 22. Conforto térmico e acústico 23. Percepção de segurança no aeroporto 24. Opções de estacionamento e custo benefício 25. Disponibilidade de meio fio para embarque e desembarque 26. Existência de equipamentos para facilitar o deslocamento dentro do terminal de passageiros 27. Organização da fila de inspeção de segurança 28. Disponibilidade, conveniência e localização de serviços bancários 29. Disponibilidade e custo benefício de rede sem fio e outras conexões de internet 30. Disponibilidade de serviços hoteleiros no sítio aeroportuário

A ANAC estabelecerá, em acordo com a Concessionária e mediante consulta pública, os padrões de desempenho dos Indicadores de Qualidade de Serviço, que estejam alinhados às boas práticas aeroportuárias reconhecidas internacionalmente.

A Tabela 2 apresenta os indicadores que integrarão o fator Q, com suas respectivas métricas, padrões e metas.

Tabela 2 - Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do fator Q

Categoria	Critério	Padrão	Decréscimo	Meta	Bônus
Serviços Diretos			**2,00%**		**-**
Filas de inspeção de segurança	Percentual máximo de passageiros aguardando mais de 5 minutos	10%	1,00%	-	-
	Percentual máximo de passageiros aguardando mais de 15 minutos	5%	1,00%	-	-
Disponibilidade de equipamentos e instalações			**2,50%**		**1,00%**
Elevadores, escadas e esteiras rolantes	Percentual do tempo de disponibilidade do equipamento	99%	0,45%	100%	0,20%
Sistema de processamento de bagagens (embarque)		99%	0,55%	100%	0,20%
Sistema de restituição de bagagens (desembarque)		99%	0,55%	100%	0,20%
Equipamento apropriado para embarque e desembarque de PNAE		99%	0,30%	100%	0,20%
Pontes de embarque		99%	0,65%	100%	0,20%

Categoria	Critério	Padrão	Decréscimo	Meta	Bônus
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros			**3,00%**		**1,00%**
Qualidade das informações: sinalização, informações de voo, sistema sonoro de aviso aos passageiros	Aferição por meio de pesquisa de satisfação dos passageiros	3,8	0,40%	4,2	0,20%
Limpeza e disponibilidade de banheiros		3,8	0,40%	4,1	0,20%
Conforto e disponibilidade de assentos no saguão de embarque e outras áreas públicas		3,6	0,40%	3,9	0,20%
Limpeza geral do aeroporto		3,8	0,40%	4,2	0,20%
Cordialidade dos funcionários do aeroporto		3,8	0,40%	4,2	0,20%
Disponibilidade de carrinhos de bagagem		3,8	0,35%	-	-
Disponibilidade de vagas de estacionamento		3,6	0,35%	-	-
Custo benefício das lojas e praças de alimentação		3,2	0,30%	-	-
Total			**7,50%**		**2,00%**

Serviços diretos

A medição dos tempos de espera nas filas de inspeção de segurança deverá ser feita em todos os canais de inspeção, por meio de contagem de passageiros nas filas e pelo fluxo médio de saída da área de inspeção de segurança. O tempo de espera será contado a partir do momento que o passageiro entrar na fila até o momento em que ele passar pelos pórticos detectores de metal.

A Concessionária deverá manter registros detalhados das medições, que poderão ser auditados pela ANAC a qualquer tempo.

Disponibilidade de Equipamentos e Instalações

Os parâmetros de disponibilidade têm por objetivo avaliar a capacidade das instalações de desempenhar o seu papel quando utilizadas pelas companhias aéreas e pelos passageiros, e que não estejam fora de uso devido a panes ou manutenção não planejada.

A Concessionária deverá registrar as seguintes informações:

- Horário em que as falhas foram registradas (ou que a instalação ficou inoperante por outros motivos);
- Horário em que o equipamento ou a instalação afetada voltou a operar;
- O motivo da paralisação, incluindo quaisquer circunstâncias onde o problema não foi causado pela Concessionária.

O sistema de registro poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo. Não haverá necessidade de registro de indisponibilidade de equipamentos e instalações devido a:

- Manutenção planejada para um período de menor movimento, como parte da programação anual previamente submetida à ANAC;
- Inspeções estabelecidas por lei;
- Paralisações por motivos de segurança;
- Indisponibilidade devido a obras de infraestrutura nas instalações ou nas imediações da instalação - desde que a ANAC e os usuários tenham sido notificados com a devida antecedência;
- Indisponibilidade decorrente do uso inapropriado por terceiros (tais como companhias aéreas, passageiros ou pessoal de manuseio de solo);
- Eventos de força maior que afetem partes substanciais do Aeroporto, incluindo fenômenos climáticos extremos, greves, incêndios, evacuações de segurança e incidentes de terrorismo.

Pesquisa de Satisfação dos Passageiros

As perguntas da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão entregues e coletadas nos portões de embarque, ou através de entrevista direta. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o Aeroporto.

Alinhada às melhores práticas internacionais, a amostra de entrevistas deverá representar pelo menos 0,05% dos passageiros que estão embarcando no Aeroporto, escalonada durante cada mês, e com no mínimo 150 entrevistas por mês. Em terminais onde a proporção de passageiros internacionais ultrapassar 20%, a amostragem mínima será aplicada separadamente para os passageiros domésticos e internacionais.

A programação de entrevistas acordada anualmente com a ANAC deverá ter uma abrangência anual e balanceada com amostras de voos de vários destinos e dos períodos matutino, vespertino e noturno, dias da semana e fins de semana. A ANAC terá o direito de requisitar uma cota representativa de entrevistas por destino ou outro critério. Na medida do possível, os passageiros deverão ser escolhidos aleatoriamente.

Deverá ser solicitado ao passageiro que classifique os vários atributos do Aeroporto conforme a seguinte escala:

- Muito bom – 5 pontos;
- Bom – 4 pontos;
- Satisfatório – 3 pontos;
- Ruim – 2 pontos;
- Péssimo – 1 ponto;
- Não utilizou / não sabe - descartar a resposta.

A pontuação geral será a média dos pontos auferidos para respostas válidas.

A Tabela 3 apresenta alguns exemplos de perguntas. A versão final do questionário estará sujeita à aprovação da ANAC.

Tabela 3 - Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do fator Q

Indicadores	Perguntas
Qualidade das informações: sinalização, informações de voo, sistema sonoro de aviso aos passageiros	• Qual nota você daria para: a visibilidade, facilidade de compreensão e ajuda das informações e sinalizações de direção? • Qual nota você daria para: clareza e disponibilidade dos painéis de informação de voos? • Qual nota você daria para a clareza e ajuda das outras informações fornecidas no aeroporto (isto é sistema sonoro de aviso aos passageiros, balcão de informações)?
Limpeza e disponibilidade de banheiros	• Qual nota você daria para a limpeza dos banheiros? • Qual nota você daria para a localização e disponibilidade dos banheiros?
Conforto e disponibilidade de assentos no saguão de embarque e outras áreas públicas	• Qual nota você daria para a facilidade em achar assento disponível no saguão de embarque? • Qual nota você daria para o conforto dos assentos no saguão de embarque e das outras áreas do aeroporto?
Limpeza geral do aeroporto	• Qual nota você daria para a o estado geral de limpeza do aeroporto?
Cordialidade dos funcionários do aeroporto	• Qual nota você daria para a gentileza e auxílio dos funcionários que trabalham na segurança ou fornecem informações do aeroporto? (funcionários de check-in, carregadores, lojas e alimentação não são empregados do aeroporto).
Disponibilidade de carrinhos de bagagem	• Qual nota você daria para a facilidade em achar carrinhos de bagagem? • Qual nota você daria para a qualidade dos carrinhos de bagagem?
Disponibilidade de vagas de estacionamento	• Qual nota você daria para a facilidade em achar vaga no estacionamento?
Custo-benefício das lojas e praças de alimentação	• Qual nota você daria para a variedade e preços das lojas do aeroporto? • Qual nota você daria para a variedade e preços dos restaurantes e bares do aeroporto?

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

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
GERÊNCIA DE ENGENHARIA DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - GENG

GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GENG

rev.01

DATA DA ANÁLISE:	**AEROPORTO: Guarulhos - SBGR**
ESPECIALISTAS:	
PROTOCOLO DO PROJETO:	

Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N)	OBSERVAÇÃO
1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)					
1.1	-	PEA – ITEM 6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios – itens 6.1.1, 6.1.2, 6.1.5, 6.1.7.3, 6.1.7.4, 6.1.8 e 6.1.9.2.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo dos elementos aeroportuários destacados nos itens 6.1.1, 6.1.2, 6.1.5, 6.1.7.3, 6.1.7.4, 6.1.8 e 6.1.9.2.		
1.2	-	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.2.2.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo se está prevista área para pátio equivalente à adequada para atender pelo menos 32 (trinta e dois) aeronaves Código C, sendo que ao menos 20 (vinte) posições de estacionamento deverão possuir ponte de embarque.		
1.3	-	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.2.3.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo se está prevista a implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) de acordo com os critérios estabelecidos para cada fase do contrato: • FASE 1-B, com as dimensões de 90m x 90m (comprimento x largura) na Cabeceira 09L, conforme o item 8.2.3.		
1.4	-	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.4.3.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo se está prevista a implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) de acordo com os critérios estabelecidos para cada fase do contrato: • FASE 1-C, com as dimensões de 240m x 150m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 09R, 11L, 09L e 11R até 31 de dezembro de 2018, conforme o item 8.4.3.		
1.5	-	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.4.1.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo se está previsto o alargamento de Pistas de Pouso e Decolagem específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016.		
1.6	-	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.4.2.	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo se está previsto o alargamento de Pistas de Rolamento específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016.		
ANOTAÇÕES GERAIS					

APÊNDICE A - CONTINUAÇÃO

Nº DO ITEM	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL	ITENS DE VERIFICAÇÃO	ATENDE (S/N)	OBSERVAÇÃO
2. Requisitos Normativos					
2.1	RBAC 154.207(c) RBAC 154.217(e) RBAC 154.221(b) RBAC 154.225(e)(1)	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.1.3.	Verificação se os investimentos que envolvem Área de pátio para aeronaves estão previstos de acordo com as normas consideradas para a análise do Projeto Básico		
2.2	RBAC 154.209(b)	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.2.3.	Verificação se os investimentos que envolvem Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) estão previstos de acordo com as normas consideradas para a análise do Projeto Básico.		
2.3	RBAC 154.209(b)	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.4.3.	Verificação se os investimentos que envolvem Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) estão previstos de acordo com as normas consideradas para a análise do Projeto Básico.		
2.4	RBAC 154.201(d) RBAC 154.201(e) RBAC 154.203(b) RBAC 154.207(b) RBAC 154.207(c) RBAC 154.207(e)(1) RBAC 154.207(e)(2) RBAC 154.207(e)(4) G6(c) RBAC 154.211(a) RBAC 154.211(b) RBAC 154.211(c) RBAC 154.213(a)	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – item 8.4.1.	Verificação se os investimentos que envolvem alargamento de Pistas de Pouso e Decolagem específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016, estão previstos de acordo com as normas consideradas para a análise do Projeto Básico.		
2.5	RBAC 154.217(b) RBAC 154.217(e) RBAC 154.217(j)(1) RBAC 154.217(j)(3) RBAC 154.219(a) RBAC 154.221(b) RBAC 154.221(d)	PEA – ITEM 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária – itens 8.4.2	Verificação se os investimentos que envolvem alargamento de Pistas de Rolamento específicas que serão utilizadas para comportar as operações de aeronaves Código F, até 31 de dezembro de 2016, estão previstos de acordo com as normas consideradas para a análise do Projeto Básico.		
ANOTAÇÕES GERAIS					
PARECER FINAL					
Assinatura dos responsáveis pela análise:					

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

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
GERÊNCIA DE FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO E SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA - GFSI

GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GFSI

rev.01

DATA DA ANÁLISE:		**AEROPORTO: Guarulhos - SBGR**			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	**FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**	**FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL**	**ITENS DE VERIFICAÇÃO**	**ATENDE (S/N)**	**OBSERVAÇÃO**
1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)					
1.1	-	6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios	Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo dos elementos aeroportuários destacados nos itens 6.1.3, 6.1.4, 6.1.6, 6.1.7.1, 6.1.7.2, 6.1.10, 6.1.11, 6.1.12, 6.1.14, 6.1.15 e 6.1.16.		
1.2			Comprovação de atendimento dos requisitos contratuais relativos à inspeção de bagagem e carga despachada, conforme os itens 6.1.3.14 e 6.1.7.2, respectivamente.		
1.3			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 7.2.		
1.4	-	7. Especificações mínimas requeridas para o Terminal de Passageiros	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.		
1.5			Identificação dos materiais utilizados e caracterizar as edificações quanto ao caráter definitivo ou provisório, conforme item 7.3.		
1.6			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 7.4.		
1.7			Verificação quanto à existência de elementos estruturais (e.g. pilares) que possam obstruir os fluxos ou a visão de seus ocupantes, conforme item 7.6.		
1.8			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 7.8.		
1.9			Verificação quanto a adequabilidade do projeto aos padrões mínimos de dimensionamento previstos no apêndice B do PEA.		

APÊNDICE B – CONTINUAÇÃO

1.10	-	7. Especificações mínimas requeridas para o Terminal de Passageiros	Verificação se foi previsto um novo terminal de passageiros e vias terrestres associadas, conforme item 8.1.1.		
1.11	-	8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária	Verificação o terminal de passageiros possui área equivalente à adequada para processar pelo menos 1.800 (mil e oitocentos) passageiros domésticos em hora pico durante o embarque e 2.200 (dois mil e duzentos) passageiros domésticos em hora pico durante o desembarque, observados os Parametro Mínimos de Dimensionanto (apêndixe B - PEA).		
1.12			Verificação se foi previsto acesso viário e estacionamento de veículos, conforme item 8.1.2.		
ANOTAÇÕES GERAIS					
Nº DO ITEM	**FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**	**FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL**	**ITENS DE VERIFICAÇÃO**	**ATENDE (S/N)**	**OBSERVAÇÃO**
2. Requisitos normativos					
2.1	Item 5.3.5 da IAC 108-1003	PEA item 6.1.5 Pátio de Aeronaves de Aviação Regular e não Regular	O aeroporto disponibilza área controlada e iluminada para o estacionamento das aeronaves em operação ?		
2.2	Art. 39, 42 e 43 do PNAVSEC e Anexo 1 da IAC 107-1004	PEA item 6.1.7.1 Terminal de cargas (importação+importação)	O TECA está demarcado como uma ARS ? Existe canal de acesso para adentrar o TECA ? O canal de acesso possui os mínimos operacionais ?		
2.3	Art. 105 do PNAVSEC	PEA item 6.1.8.2 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 ?		
2.4	Art. 128 do PNAVSEC	PEA item 7.2 - 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 inspecionados e não inspecionados ? Essa separação ocorre no espaço e no tempo ?		
2.5	Art. 51 PNAVSEC e IAC 3.3.7 da IAC 107-1004	PEA item 7.4 - 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 permitem visualização panorâmica para o pátio de aeronaves ? Inclusive barreiras físicas que impeçam o seu acesso não autorizado ?		
ANOTAÇÕES GERAIS					
PARECER FINAL					
Assinatura dos responsáveis pela análise:					

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

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES AERONÁUTICAS E AEROPORTUÁRIAS - GOPS

GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - GOPS

rev.01

DATA DA ANÁLISE:		**AEROPORTO: Guarulhos - SBGR**			
ESPECIALISTAS:					
PROTOCOLO DO PROJETO:					
Nº DO ITEM	**FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**	**FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL**	**ITENS DE VERIFICAÇÃO**	**ATENDE (S/N)**	**OBSERVAÇÃO**
1. Requisitos contratuais - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)					
1.1	-	6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios	Verificar se o projeto considera a implantação de um Serviço Médico no aeródromo, conforme item 6.1.3.23		
1.2			Identificação nos desenhos e/ou memorial descritivo de instalações físicas que possibilitem o provimento de SESCINC categoria 9, conforme item 6.1.9.1.		
1.3	-	8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária	Verificar se a área de pátio de estacionamento de aeronaves projetada, de acordo com os critérios estabelecidos no item 8.2.2 do PEA, compromete a gestão operacional do aeroporto, considerando que as estruturas previstas para Fase I-B do contrato deverão estar plenamente operacionais e providas de todos os sistemas permanentes necessários para atender adequadamente os usuários, conforme item 8.2 do PEA.		
ANOTAÇÕES GERAIS					
Nº DO ITEM	**FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**	**FUNDAMENTAÇÃO CONTRATUAL**	**ITENS DE VERIFICAÇÃO**	**ATENDE (S/N)**	**OBSERVAÇÃO**
2. Requisitos normativos					
2.1	Item 12.1.8 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Se houver área específica para treinamento com fogo no aeródromo, estão contemplados critérios de segurança e de preservação do meio ambiente?		
2.2	Item 12.2.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		As localizações prevista para a SCI e PACI (se houver) garantem acesso direto à área de movimento, sem curvas?		
2.3	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem proximidade das pistas de pouso e decolagem?		
2.4	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem equidistância das cabeceiras?		

APÊNDICE C - CONTINUAÇÃO

2.5	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 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)?		
2.6	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		As localizações previstas para a SCI e o PACI (se houver) garantem ausência de obstáculos que possam impedir ou dificultar a livre movimentação de CCI e viaturas de apoio?		
2.7	Item 12.2.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 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?		
2.8	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla área específica para abrigar os 3 (três) CCI em linha, 1 (um) CCI em reserva, 1 (um) CRS, 1 (um) CACE, previsto para operar no aeródromo?		
2.9	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla pátio de manobras para os CCI e viaturas de apoio?		
2.10	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O pavimento dos abrigos para CCI e pátio de manobras deles está projetado para suportar o peso dos CCI previstos para operar no aeródromo?		
2.11	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla local adequado para atividades de comunicação?		
2.12	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 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 ?		
2.13	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto da SCI um sistema de abastecimento de água, por gravidade, com capacidade de pelo menos 24.300 litros?		
2.14	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto da SCI uma cisterna com pelo menos 72.900 litros?		
2.15	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla um local apropriado para refeições da equipe de serviço?		

APÊNDICE C - CONTINUAÇÃO

2.16	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla um local que sirva de vestiário para todo o efetivo?		
2.17	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da SCI contempla um local que sirva de alojamento para a equipe de serviço?		
2.18	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto um local para estocagem de pneus, agentes extintores e cilindros de gases propelentes?		
2.19	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto um local adequado para guarda dos materiais e equipamentos da SCI?		
2.20	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto um local para instrução e treinamento do efetivo?		
2.21	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto uma área destinada à prática de educação física e lazer?		
2.22	Item 12.3.1 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto da SCI uma área específica para realização das atividades administrativas do SESCINC?		
2.23	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há previsão de construção de PACI (Posto Avançado de Contraincêndio) para fins de garantia de atendimento do tempo-resposta?		
2.24	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto do PACI contempla área específica para abrigar pelo menos 1(um) CCI ?		
2.25	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto do PACI contempla pátio de manobras para os CCI ?		
2.26	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O pavimento dos abrigos para CCI e pátio de manobras está projetado para suportar o peso dos CCI previstos para operar no PACI?		
2.27	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto da PACI contempla local adequado para atividades de comunicação?		
2.28	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O local previsto para as atividades de comunicação do PACI garante boa visibilidade para área de movimento ou possui previsão de sistema de monitoramento que permita visualizá-la ?		

APÊNDICE C - CONTINUAÇÃO

2.29	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 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?		
2.30	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto do PACI contempla um local apropriado para refeições da equipe de serviço?		
2.31	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		O projeto do PACI contempla um local que sirva de alojamento para a equipe de serviço?		
2.32	Item 12.3.2 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115, de Outubro de 2009		Há no projeto do PACI uma área destinada à prática de educação física e lazer?		
2.33	Item 6.2 do Anexo da Resolução ANAC nº 234, de Maio de 2012		O projeto prevê espaço para instalação de Posto de Atendimento Médico Pré-Hospitalar (PAPH) para operacionalização do serviço médico de emergência?		
ANOTAÇÕES GERAIS					
PARECER FINAL					
Assinatura dos responsáveis pela análise:					

APÊNDICE D - MODELO DE GUIA DE VERIFICAÇÃO DO PROJETO BÁSICO - RESUMO

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

GUIA DE VERIFICAÇÃO DE PROJETO BÁSICO - RESUMO

rev.01

DATA DA CONSOLIDAÇÃO:	**AEROPORTO: Guarulhos - SBGR**
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	
-	-	-

ANOTAÇÕES GERAIS

PARECER FINAL

Assinatura dos responsáveis pela análise: