



EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011

ANEXO 2 DO CONTRATO

PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA)

Sumário

1. Introdução.....	2
2. Definições.....	2
3. Objeto da Concessão	4
4. Complexo Aeroportuário	5
5. Atividades Acessórias.....	8
6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios	9
7. Especificações mínimas dos Terminais de Passageiros	12
8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária.....	13
9. Plano de Gestão da Infraestrutura	18
10. Plano de Qualidade de Serviço	21

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, as melhorias da infraestrutura para eventos especiais, as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura, fixa os 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 de serviço, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento;
- 2.1.10 **Hora Pico:** ou hora pico de projeto, é a hora tal que a soma de todas as outras horas nos últimos 12 (doze) meses com movimento superior a ela totalize um volume acumulado de 3,5% (três vírgula cinco por cento) do movimento nesse mesmo período (*Busy Hour Rate* - BHR).
- 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 de dimensionamento que devem ser observados pela Concessionária durante toda a Concessão e que deverão nortear 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 do Contrato, 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 para eventos especiais no prazo previsto neste PEA, com vistas a ampliar o Complexo Aeroportuário e adequar a qualidade dos Serviços;

- 3.1.5 O pleno atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos 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 aeronáuticos, os quais continuarão a ser prestados pelo DECEA ou por entidade por ele indicada, o fornecimento de equipamentos relacionados aos serviços aeronáuticos, bem como quaisquer serviços relacionados a áreas destinadas ao Comando da Aeronáutica.

4. Complexo Aeroportuário

- 4.1. A situação jurídica do Complexo Aeroportuário é a seguinte:

SBGR

- 4.1.1 O 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 rezonamento civil/militar do aeroporto foi aprovado por meio da Portaria EMAER nº 007/1SC4, de 27/5/1983.

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 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.

SBBR

- 4.2. O Aeroporto Internacional de Brasília (SBBR) possui área total de 9.947.560m².
- 4.2.1 A descrição de uma área de 2.999,5123 hectares, situada dentro das antigas Fazendas Gama e Santa Bárbara, atual Distrito Federal, e que integra o SBBR, está referida na Escritura Pública de Reversão ao Patrimônio da União, lavrada em 26/03/1968, pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil perante o 3º Ofício de Notas e Protestos de Brasília-DF, com registro no Livro nº D-1, às fls. 66/68. Tal escritura foi objeto de registro no Cartório de Registro de Imóveis de Brasília, tendo dado origem à transcrição nº 10392. Em 29/08/1969, a posse da área do SBBR foi assumida pelo Ministério da Aeronáutica, conforme Termo de Entrega proveniente do Processo nº 420.237/66. Na década de 70, o SBBR foi transferido à administração da Infraero por meio da Portaria nº 104/GM5, de 24/10/73, cujo cumprimento deu-se por intermédio do Termo de Entrega e Recebimento de 02/5/1989, do Ministério da Aeronáutica. A Portaria nº 104/GM5/1973, em princípio, referia-se ao Plano de Zoneamento Civil/Militar e respectivo Memorial Descritivo (Planta 26.76.U32, Folha 2), aprovados pela Portaria nº R-019/GM-4, de 24 de outubro de 1973. Todavia, a Portaria EMAER nº 05/4SC2, de 22/3/2010, modificou o Plano de Zoneamento do SBBR, que assim passou a ser definido pelos Memoriais Descritivos e Planta nº DF 002/007-08/67280, de março de 2010:
- 4.2.1.1 Área Total – Tombo DF.002-000, medindo 28.930.886,442m²
- 4.2.1.2 Área Militar 1 – Área “A”, medindo 17.177.159,258m²

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 4.2.1.3 Área Militar 2 – Área “C”, medindo 1.800.526.349m²
- 4.2.1.4 Área Civil – Área “B”, medindo 9.947.559,965m², ocupada por instalações da Infraero, sendo que parcela inserida na Área “B”, de 5.640,863m², é ocupada por instalações da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

SBKP

- 4.3. O Aeroporto Internacional de Campinas (SBKP), possui área total de 8.579.300m², cuja titularidade permanece com o Estado de São Paulo, que conduziu as respectivas desapropriações, sem reversão ao domínio da União. As áreas do Aeroporto são as seguintes:
 - 4.3.1 Área “A”: A Lei nº 4.578/1958, do Estado de São Paulo - declarou a área do então aeroporto municipal de Viracopos como “de utilidade pública” e, assim, o Estado ficou autorizado a adquiri-la (imóvel e respectivas benfeitorias) da Prefeitura do Município de Campinas. Escritura de Desapropriação Amigável - lavrada em 31/07/1959, entre o Estado de São Paulo e o Município de Campinas, desapropriou o Município em favor do Estado, relativamente à área de 4.889.300m² do SBKP. A área supra referida, objeto da desapropriação amigável, foi acrescida outra área, com 268.918,23m², contemplada na transcrição nº 38.625, em razão da desapropriação promovida pela Fazenda do Estado de São Paulo.
 - 4.3.2 Área “B”: O Decreto nº 14.031/1979, do Estado de São Paulo declarou “de utilidade pública” área de 20km²; porém, tal área foi retificada por força do Decreto Estadual nº 18.985/82, para 12,77km². Em 1983/1984 foram desapropriados 3.690.000m², correspondentes à área B, posteriormente denominada “área 2”, com base no Decreto nº 14.031/1979. Área “C”: O Decreto Estadual paulista nº 18.985/1982 – dos 12,77km² declarados de utilidade pública, restaram 9.060.000m² não desapropriados, o que se denominou inicialmente “área C”. Decretos Estaduais – convalidações sucessivas dos Decretos nºs 14.031, 18.985, 31.910, 40.196/1995 e 45.058/2000. Todos os Decretos relativos às áreas B e C foram revogados pelo Decreto Estadual nº 50.767/2006.
 - 4.3.3 Em 2006, os Decretos Municipais de Campinas nºs 15.378 e 15.503 declararam uma área de 12,36km² “de utilidade pública”, passando a denominá-la “área 3”. Esses Decretos estão com validade já expiradas. Atualmente, aguarda-se a expedição de Decreto do Poder Executivo Federal com nova declaração de utilidade pública para a “área 3”.

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 4.3.4 A área do SBKP é também integrada pelo imóvel objeto da matrícula nº 29.661, do 3º Cartório de Registro de Imóveis de Campinas, que conta com área total de 65.700m². Referido imóvel foi desapropriado pelo Estado de São Paulo, nos autos do processo judicial de desapropriação nº 789/62, que correu perante a 2ª Vara Cível da Comarca de Campinas.
- 4.3.5 O SBKP foi transferido à administração da Infraero por meio da Portaria nº 534/GM5, de 25/5/1977, do Ministério da Aeronáutica. A entrega da área foi procedida pelo Governo do Estado de São Paulo, por meio de Termo de Entrega e Recebimento de 30/12/1980.
- 4.3.6 Não há área militar no aeroporto, que é composto de áreas exclusivamente civis.

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 (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 tours, 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 de pistas (Lado Ar);
- 6.1.1.4 Sinalização Horizontal das Pistas;
- 6.1.1.5 Sinalização Vertical (Lado Ar);

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;

6.1.3 Sistema Terminal de Passageiros;

- 6.1.3.1 Telemática
- 6.1.3.2 Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio;
- 6.1.3.3 Sistema de Sonorização;
- 6.1.3.4 Sistema Informativo de Voo;
- 6.1.3.5 Sistema de Distribuição de Sinais de TV e FM;
- 6.1.3.6 Sistema "INDOOR" (multi-frequencia);

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 6.1.3.7 Sistema de Rádio Comunicação;
- 6.1.3.8 Sistema de Data e Hora;
- 6.1.3.9 Sistema de TV de Vigilância;
- 6.1.3.10 Sistema de TV de Pátio;
- 6.1.3.11 Sistema de Controle de Acesso e Detecção de Intrusão;
- 6.1.3.12 Sistema de Inspeção de Passageiros e Bagagens de Mão;
- 6.1.3.13 Sistema de inspeção de Bagagens Despachadas em 100% dos voos (domésticos e internacionais);
- 6.1.3.14 Sistema de Balanças Eletrônicas;
- 6.1.3.15 Pontes de embarque;
- 6.1.3.16 Sistema de climatização;
- 6.1.3.17 Esteiras de bagagem;
- 6.1.3.18 Escadas rolantes;
- 6.1.3.19 Elevadores e
- 6.1.3.20 Veículos a serem utilizados em todos os embarques e desembarques remotos de passageiros
- 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 100% da Carga Aérea (incluindo carga embarcada em voos de passageiros);
 - 6.1.7.3 Pátio de Aeronaves dedicado;
 - 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;

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 6.1.8.2 Edifício Terminal de Aviação Geral – TAG (podendo compartilhar instalações com aviação regular);
- 6.1.8.3 Estacionamento de Veículos;
- 6.1.9 Sistema de Apoio
- 6.1.10 Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC;
 - 6.1.10.1 Os investimentos deverão considerar a implantação da edificação e disponibilização dos respectivos Carros Contra Incêndio (CIs), para a categoria 9 de proteção;
- 6.1.11 Infraestrutura Básica para Lotes destinados ao Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA.
- 6.1.12 Sistema Industrial de Apoio
 - 6.1.12.1 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas prestadoras de Serviços Aeroportuários;
 - 6.1.12.2 Infraestrutura Básica para Lotes destinados aos Correios e Empresas de Comissaria (“Catering”);
 - 6.1.12.3 Sistema Administrativo e de Manutenção
 - 6.1.12.4 Edifício de Manutenção Aeroportuária (do Operador e/ou empresas subcontratadas);
 - 6.1.12.5 Áreas para Administração: poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros;
- 6.1.13 Sistema de Companhias Aéreas
 - 6.1.13.1 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de carga;
 - 6.1.13.2 Infraestrutura Básica para Lotes destinados às empresas aéreas para atividades de manutenção;
 - 6.1.13.3 Sistema de Infraestrutura Básica
 - 6.1.13.4 Manutenção e expansão do sistema de captação, tratamento, reserva e distribuição de água;
 - 6.1.13.5 Manutenção e expansão de sistema de tratamento de efluentes;
 - 6.1.13.6 Manutenção e expansão de sistema de energia elétrica

- 6.1.13.7 Manutenção e expansão de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos;
- 6.1.13.8 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. Quaisquer dos Terminais de Passageiros que venham a ser construídos no Complexo Aeroportuário, bem como ampliações dos terminais existentes deverão estar organizados em dois níveis operacionais, capazes de processar embarques e desembarques com separação vertical de meio fio.
- 7.3. Eventuais soluções provisórias para instalações de terminais de passageiros que visem atender a picos de demanda pontuais relacionados à realização de grandes eventos ou outras condições sazonais serão 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 mesmo nível de serviço oferecido nas instalações principais do aeroporto.

- 7.4. A concepção arquitetônica de novos terminais ou ampliações dos existentes deverá 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. 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.
- 7.6. O padrão de acabamento das edificações deverá seguir as seguintes diretrizes:
- 7.6.1 Pisos de áreas operacionais com alta circulação;
- 7.6.1.1 Altíssima resistência à abrasão superficial, baixa absorção de água, alta resistência ao manchamento e ataque químico e resistência mecânica alta;
- 7.6.2 Paredes, forros, tetos e fachadas
- 7.6.2.1 Os níveis de conforto térmico e acústico deverão seguir as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.
- 7.7. Preservadas as características originais de edificações de caráter arquitetônico relevante, o disposto nos itens 7.4 a 7.6 também se aplica a eventuais reformas e melhorias a serem executadas nos terminais existentes.
- 7.8. 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

SBGR

- 8.1. Para a **Fase I-B** do Contrato, a Concessionária deverá necessariamente realizar os seguintes investimentos, no prazo máximo de ____ (____) meses ou até __/__/__, o que ocorrer primeiro, observada a necessidade de atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, aos Indicadores de Qualidade de Serviço e às demais regras previstas no Contrato e seus Anexos:

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 8.1.1 Novo Terminal de Passageiros, que necessariamente possua ligação física ao Terminal de Passageiros 2 e vias terrestres associadas;
- 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 devem ser projetadas e construídas de acordo com os seguintes critérios:
 - 8.2.1 Devem acomodar 1.800 (mil e oitocentos) passageiros internacionais em Hora Pico durante o desembarque e 2.200 (dois mil e duzentos) passageiros internacionais em Hora Pico durante o embarque, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.
 - 8.2.2 A área de Pátio de Aeronaves deve estar adequada para 32 (trinta e duas) aeronaves Código C, ou equivalentes, sendo que ao menos 20 (vinte) deverão poder ser estacionadas em posição de contato.
 - 8.2.3 Implantação de Áreas 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 Pistas de Pouso e Decolagem e Faixas de Pistas de Rolamento bem como nivelamento das Faixas Preparadas associadas à operação da aeronave crítica em cada componente do Sistema de Pistas.

SBBR

- 8.3. Para a **Fase I-B** do Contrato, a Concessionária deverá necessariamente realizar os seguintes investimentos, no prazo máximo de ____ (____) meses ou até __/__/__, o que ocorrer primeiro, observada a necessidade de atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, aos Indicadores de Qualidade de Serviço e às demais regras previstas no Contrato e seus Anexos:
 - 8.3.1 Novo Terminal de Passageiros e vias terrestres associadas;
 - 8.3.2 Acesso viário correspondente e estacionamento de veículos Área de Pátio para Aeronaves;
- 8.4. As estruturas acima mencionadas devem ser projetadas e construídas de acordo com os seguintes critérios:

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 8.4.1 Devem acomodar 1.000 (mil) passageiros domésticos em Hora Pico durante o embarque e 1.200 (mil e duzentos) passageiros domésticos em Hora Pico durante o desembarque, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.
- 8.4.2 A aérea de Pátio de Aeronaves deve estar adequada para 24 (vinte e quatro) aeronaves Código C, ou equivalentes, sendo que ao menos 15 (vinte) devem ser posições de estacionamento de contato com pontes de embarque.
- 8.4.3 Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 90m x 90m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 11R, 29L, 11L e 29R.
- 8.4.4 Retirada de obstáculos das Faixas de Pistas de Pouso e Decolagem e Faixas de Pistas de Rolamento bem como nivelamento das Faixas Preparadas associadas à operação da aeronave crítica.
- 8.4.5 Alargamento das Pistas de Rolamento conforme necessidades operacionais da aeronave crítica associada a cada componente do Sistema de Pistas de Rolamento.
- 8.4.6 Realocação do Posto Avançado de Combate a Incêndio, situado na lateral da Pista de Rolamento "T".

SBKP

- 8.5. Para a **Fase I-B** do Contrato, a Concessionária deverá necessariamente realizar os seguintes investimentos, no prazo máximo de ____ (____) meses ou até __/__/__, o que ocorrer primeiro, observada a necessidade de atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, aos Indicadores de Qualidade de Serviço e às demais regras previstas no Contrato e seus Anexos:
 - 8.5.1 Novo Terminal de Passageiros e vias terrestres associadas;
 - 8.5.2 Acesso viário correspondente e estacionamento de veículos;
 - 8.5.3 Área de Pátio para Aeronaves;
- 8.6. As estruturas acima mencionadas devem ser projetadas e construídas de acordo com os seguintes critérios:
 - 8.6.1 Devem acomodar 1.550 (mil e quinhentos e cinquenta) passageiros domésticos em Hora Pico durante o desembarque e 1.550 (mil e quinhentos e cinquenta) passageiros domésticos em desembarque, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 8.6.2 A área de Pátio de Aeronaves deve estar adequada para 35 (trinta e cinco) aeronaves Código C, ou equivalentes, sendo que ao menos 28 (vinte e oito) deverão ser posições de estacionamento de contato com pontes de embarque.
- 8.6.3 Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 90m x 90m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 15 e 33.
- 8.6.4 Alargamento das Pistas de Rolamento conforme necessidades operacionais da aeronave crítica associada a cada componente do Sistema de Pistas de Rolamento.
- 8.6.5 Retirada de obstáculos das Faixas de Pistas de Pouso e Decolagem e Faixas de Pistas de Rolamento bem como nivelamento das Faixas Preparadas associadas à operação da aeronave crítica em cada componente do Sistema de Pistas.

SBGR

- 8.7. Além dos investimentos decorrentes da evolução da demanda, para a **Fase II** 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.
 - 8.7.1 Alargamento das Pistas de Pouso e Decolagem que comportarão as operações de aeronaves Código F até 31 de dezembro de 2016.
 - 8.7.2 Alargamento das Pistas de Rolamento que comportarão a operação de aeronaves Código F até 31 de dezembro de 2016.
 - 8.7.3 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.

SBBR

- 8.8. Além dos investimentos decorrentes dos estudos de demanda, para a **Fase II** 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.

- 8.8.1 Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 240m x 150m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 11R, 29L, 11L e 29R até 31 de dezembro de 2018.

SBKP

- 8.9. Para a Fase II do Contrato, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos: [\(Item incluído pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)
- 8.9.1 Obrigatoriamente até o final da Fase II ou quando a demanda do sistema de pistas atingir 178.000 movimentos anuais, o que ocorrer primeiro, construção de uma segunda pista paralela de pouso e decolagem de 3.600 metros de comprimento, projetada para aeronaves Código F, capaz de operar de forma totalmente independente da pista 15/33 existente, e equipada com ILS CAT I. [\(Item incluído pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)
- 8.9.2 Obrigatoriamente até o final da Fase II ou quando a demanda do sistema de pistas atingir 351.000 movimentos anuais, o que ocorrer primeiro, construção de uma terceira pista paralela de pouso e decolagem de 2.600 metros de comprimento, projetada para aeronaves Código E, capaz de operar de forma segregada da pista referida no item 8.9.1, e equipada com ILS CAT I. [\(Item incluído pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)
- 8.9.3 Quando a demanda do sistema de pistas atingir 456.000 movimentos anuais, construção de uma quarta pista paralela de pouso e decolagem de 2.200 metros de comprimento, projetada para aeronaves Código E, ao norte da pista 15/33 existente, e equipada com ILS CAT I. [\(Item incluído pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)
- 8.10. Além dos investimentos decorrentes dos estudos de demanda, para a **Fase II** 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. [\(Item renumerado devido à inclusão de novo item 8.9 pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)
- 8.10.1 Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), com as dimensões de 240m x 150m (comprimento x largura) nas Cabeceiras 15 e 33 até 31 de dezembro de 2018. [\(Item renumerado devido à inclusão de novo item 8.9 pelo Comunicado Relevante nº 1/2011\)](#)

9. Plano de Gestão da Infraestrutura

- 9.1. Em até 3 (três) anos a contar do início da Fase I-B 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 dos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento 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 Operação Aeroportuária.
- 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 dos Parâmetros

Mínimos de Dimensionamento, 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
 - 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 auto-inspeção, 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

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

- 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 os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento 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 aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento. 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 aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.
- 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 e sejam respeitados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos 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 excedendo 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 30 (trinta) dias a contar do início da Fase II descrita no 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 Operação Aeroportuária.
- 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

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

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
 - 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.
- 10.9. 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 deverá ser submetido 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

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

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. Durante os primeiros anos de vigência do Contrato de Concessão, os decréscimos decorrentes do não cumprimento dos padrões para o fator Q serão reduzidos a: 20% (vinte por cento) no primeiro ano; 40% (quarenta por cento) no segundo ano; 60% (sessenta por cento) no terceiro ano e 80% (oitenta por cento) no quarto ano, em relação ao apresentado no Apêndice C deste PEA. A partir do quinto ano, os decréscimos decorrentes do não cumprimento dos padrões para o fator Q serão integrais (cem por cento).
- 10.14. Os acréscimos associados ao cumprimento das metas dos componentes onde se aplicam bônus ao fator Q serão integrais (cem por cento) durante toda a Concessão.

Apêndice A**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;
- 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.

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011

CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS

Apêndice B

Parâmetros Mínimos de Dimensionamento

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
1. Saguão de embarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m ² /ocup.	1,3	1,8
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	30	30
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	10
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	m ² /pax	1,7	1,7
	min.	15	30
8. Área de formação de filas para aduana	m ² /pax	-	1,7

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
	min.	-	10
9. Saguão de desembarque: área necessária por ocupante e relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.)	m ² /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	15	20

Para o cálculo, deverá ser aplicada a seguinte fórmula:

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

Onde:

CHp_i – capacidade na hora pico do componente “i” (pax/hora)

Ad_i – área disponível no componente “i” (m²)

Emp_i – espaço mínimo por passageiro no componente “i” (m²/pax)

To_i – tempo de ocupação no componente “i” (hora)

DHp_i – demanda na hora pico do componente “i” (pax/hora)

Os níveis de tráfego observados que determinarão os gatilhos de investimento serão aqueles equivalentes à capacidade na hora pico (CHp).

Os tempos de ocupação e a relação visitante-acompanhante por passageiro deverão ser atualizados por meio de pesquisa e observação do comportamento dos passageiros nos horários de pico, em até 2 (dois) anos do início da Concessão e a cada revisão do PGI.

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

- Atrasos médios na fila de espera para pouso ou decolagem;
- Atrasos médios para alocação de aeronaves em posições de pátio.
- Percentual de atendimento de passageiros por ponte de embarque;
- 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**Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS**

Os Indicadores de Qualidade de Serviço incluem os seguintes aspectos:

- Serviços diretos
- Disponibilidade de equipamentos ou instalações
- Pesquisa de satisfação dos passageiros

Até 15 (quinze) 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. <i>Tempo na fila de inspeção de segurança (Q)</i>
	2. <i>Tempo de atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE</i>
	3. <i>Número de eventos graves relatados (roubos, furtos, atos violentos etc.)</i>
Disponibilidade de Equipamentos ou Instalações	4. <i>Elevadores, escadas e esteiras rolantes (Q)</i>
	5. <i>Sistema de processamento de bagagens (embarque) (Q)</i>
	6. <i>Sistema de restituição de bagagens (desembarque) (Q)</i>
	7. <i>Pontes de embarque (Q)</i>
	8. <i>Equipamento apropriado para embarque e desembarque de Passageiros</i>

Aspectos	Indicadores
	<i>com Necessidades de Assistência Especial - PNAE (Q)</i>
	9. Fonte de energia elétrica auxiliar
	10. Posições de pátio
	11. Ar pré-condicionado (Preconditioned Air)
	12. <i>Qualidade das informações: sinalização, informações de voo, sistema sonoro de aviso aos passageiros e outros (Q)</i>
	13. <i>Limpeza e disponibilidade de banheiros (Q)</i>
	14. <i>Conforto e disponibilidade de assentos no saguão de embarque e outras áreas públicas (Q)</i>
	15. <i>Limpeza geral do aeroporto (Q)</i>
	16. <i>Cordialidade dos funcionários do aeroporto (Q)</i>
	17. <i>Variedade e qualidade de lojas e praças de alimentação (Q)</i>
	18. <i>Custo benefício das lojas e praças de alimentação (Q)</i>
	19. <i>Disponibilidade de vagas de estacionamento (Q)</i>
	20. <i>Disponibilidade de carrinhos para bagagem (Q)</i>
Pesquisa de Satisfação dos Passageiros	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, variedade e custo benefício de serviços hoteleiros nas proximidades do aeroporto

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 ou instalações			2,50%		1,00%
Elevadores, escadas e esteiras rolantes	Percentual do tempo de disponibilidade do equipamento	99%	0,45%	100%	0,25%
Sistema de processamento de bagagens (embarque)		99%	0,55%	100%	0,25%
Sistema de restituição de bagagens (desembarque)		99%	0,55%	100%	0,25%
Equipamento apropriado para embarque e desembarque de PNAE		99%	0,30%	100%	0,25%
Pontes de embarque		99%	0,65%	100%	0,25%
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%	-	-

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

Categoria	Critério	Padrão	Decréscimo	Meta	Bônus
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 ou 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 pane 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 ou 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. As pesquisas deverão ser aplicadas separadamente para os passageiros domésticos e os internacionais, em cada terminal utilizado pelo Aeroporto onde a proporção de passageiros internacionais ultrapasse 20%.

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.

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Qual nota você daria para a o estado geral de limpeza do

EDITAL DO LEILÃO Nº __/2011
**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS - BRASÍLIA -
CAMPINAS - GUARULHOS**

Indicadores	Perguntas
aeroporto	aeroporto?
Cordialidade dos funcionários do aeroporto	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Qual nota você daria para a facilidade em achar vaga no estacionamento?
Custo-benefício das lojas e praças de alimentação	<ul style="list-style-type: none"> 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?