

Manual de Elaboração e Apresentação de Planos de Gestão da Infraestrutura (PGI)



MANUAL de elaboração e apresentação do Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI

Edição - 2018

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS - SRA

Superintendente:

Tiago Sousa Pereira

Gerente de Investimentos e Obras:

Rodrigo Santana

Gerente Técnico de Análise e Acompanhamento de Investimentos:

Marcos Paulo Gonçalves da Silva

Equipe Técnica responsável:

Daniel Alves da Cunha

Haroldo Coutinho Varella Filho

Cláudia de Mattos Coutinho

Projeto gráfico e diagramação:

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Dúvidas, sugestões e críticas:

gios@anac.gov.br

(61) 3314-4119

SUMÁRIO:

1. CONTEXTUALIZAÇÃO	4
2. OBJETIVO	5
3. COMO USAR ESTE MANUAL.....	6
4. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	7
4.1 O que é o PGI e qual o seu objetivo.....	7
4.2 Revisões e tempestividade.....	8
4.3 Vinculação.....	9
4.4 Conformidade.....	10
4.5 Nível de detalhamento das informações	11
4.6 Planejando capacidade versus demanda e nível de serviço nos aeroportos	11
Nível de Serviço	11
Balanceamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária.....	13
4.7 Gatilhos de investimento	13
5. DO PLANO DE GESTÃO DA INFRAESTRUTURA.....	14
5.1 Elaboração e encaminhamento.....	14
5.2 Estrutura	15
I. Anexo 1: Avaliação das Condições da infraestrutura (ACI)	19
II. Anexo 2: Planilha resumo de investimentos previstos	20
III. Anexo 3: Planilha resumo Capacidades e Demandas.....	21
IV. Anexo 4: Declaração de Conformidade	23

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Remetendo-se ao início da administração aeroportuária no Brasil, observa-se que a atuação era predominantemente governamental. Com a recente mudança de cenário o Estado se vê em novo papel, deixando de ser o responsável direto pelo planejamento, construção e operação de aeroportos, passando a exercer de forma concomitante o papel de Autoridade de Aviação Civil e de Poder Concedente de infraestrutura aeroportuária, por meio da ANAC. O foco de Estado Provedor direciona-se ao Estado Regulador na busca de resultados pela melhoria contínua da qualidade da prestação dos serviços aos usuários e na adequada Segurança Operacional da Aviação Civil.

Assim, a modelagem de concessão de aeroportos aloca ao setor privado o desenvolvimento da concessão, de modo que o planejamento em melhoria e expansão da infraestrutura esteja baseada em expertise empresarial que agregue valor ao ativo concedido. Buscando eficiência e qualidade na prestação do serviço, dos quais, dentre os vários mecanismos contratuais, destaca-se aqui a necessidade de garantir o nível mínimo de serviço e o balanceamento dos elementos operacionais do aeroporto compatíveis com a demanda ao longo de todo período da concessão.

Para isso, o contrato de concessão estabeleceu o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) como documento imprescindível e de relevância estratégica tanto para o regulado quanto para a gestão da concessão. Nesse ínterim, entende-se relevante o alinhamento de expectativa entre o Órgão Regulador - ANAC e a Concessionária, notadamente quanto às informações necessárias e a forma de como se dará o monitoramento da concessão como estabelecido no regramento contratual.

Assim, pautado nas melhores práticas de regulação e buscando um ambiente de negócio transparente, favorável e colaborativo, apresenta-se nos capítulos seguintes um guia orientativo a ser utilizado na elaboração e apresentação Plano de Gestão da Infraestrutura, com a finalidade de:

- Oferecer maior transparência ao regulado quanto ao escopo e critérios para monitoramento da concessão por parte da ANAC;
- Orientar quanto à documentação a ser apresentada à Agência, bem como a forma e tempestividade de como deve ser encaminhada;
- Esclarecer as expectativas quanto ao desempenho mínimo da infraestrutura em planejamento;
- Proporcionar maior previsibilidade e estabilidade regulatória para o mercado e maior nível de segurança jurídica às partes envolvidas;
- Promover uma melhoria da eficiência processual atual, impactando na alocação eficiente da força de trabalho da Agência e também na redução de custo regulatório para as Concessionárias, de forma a evitar retrabalhos e direcionar os recursos ao que produz resultado de fato à sociedade.

2. OBJETIVO

Este manual tem por objetivo orientar as Concessionárias de infraestrutura aeroportuária acerca do cumprimento dos requisitos contratuais referentes à elaboração e apresentação do Plano de Gestão de Infraestrutura, previsto nos contratos de concessão de aeroportos à iniciativa privada, incluindo aspectos relacionados à documentação a ser encaminhada e ao desempenho esperado pela infraestrutura.

3. COMO USAR ESTE MANUAL

Os capítulos seguintes apresentam orientações gerais acerca de cada elemento do Plano de Gestão da Infraestrutura, de forma a esclarecer o entendimento dos requisitos constantes nos contratos de concessão e seus Anexos.

Este manual traz também uma proposta de estruturação do PGI que, uma vez seguida, garante à Concessionária o atendimento mínimo das exigências contratuais relativas às informações que devem constar no referido Plano, além de propor uma forma de organização e disposição estratégica das informações mais relevantes, tanto para a execução do planejamento por parte da Concessionária como para o monitoramento da concessão por parte da ANAC.

Atentar para as informações inseridas em *itálico vermelho*, pois contém as orientações sobre como atender minimamente ao requisito contratual.

4. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

4.1 O que é o PGI e qual o seu objetivo

O PGI é um documento elaborado pela Concessionária a fim de consolidar o planejamento de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária sob sua responsabilidade durante a vigência do contrato de concessão. Deve conter informações básicas e estratégicas de curto, médio e longo prazo que nortearão a sua atuação ao longo da execução do objeto da concessão.

O PGI assegura à ANAC e demais partes interessadas que a Concessionária possui um planejamento adequado para implementar ações de atendimento ao nível de serviço e demais regras estabelecidas no contrato, garantindo a prestação do serviço adequado, qualidade do serviço, para a demanda efetiva e prevista na vigência contratual.

Outro objetivo do PGI é proporcionar a melhoria contínua das instalações e dos sistemas do aeroporto, avaliando periodicamente suas condições e planejando sua manutenção e modernização. Para isso o documento deverá identificar e priorizar os projetos e ações necessárias à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados.

Finalmente, o PGI visa demonstrar que a Concessionária possui um plano de gestão de investimentos e/ou ações operacionais adequados para garantir o balanceamento da capacidade dos componentes operacionais do aeroporto.

Portanto, em suma, o PGI objetiva demonstrar, principalmente, o planejamento da Concessionária referente a 4 (quatro) aspectos:

- Melhoria contínua das instalações e sistemas do aeroporto, avaliando suas condições e planejando sua manutenção e modernização;
- Atendimento ao nível de serviço e demais regras contratuais;
- Prestação do serviço adequado;
- Garantia do balanceamento da infraestrutura aeroportuária.

Importante mencionar que a ausência de qualquer manifestação da ANAC não significará a anuência em relação ao planejamento assumido pela Concessionária. Caso o planejamento 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 reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.2 Revisões e tempestividade

Por se tratarem de documentos de planejamento, o próprio contrato de concessão determina a periodicidade do envio do PGI: a depender da rodada de licitação em até 90 (noventa) ou 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de eficácia do contrato, e a cada 5 (cinco) anos a Concessionária deverá apresentá-lo à ANAC.

A partir da versão inicial, os contratos estabelecem a possibilidade de se revisar o PGI em três maneiras diferentes:

- **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. Trata-se da revisão ordinária e completa do documento.
- **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.
- **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.

Tabela 01 – Resumo dos tipos de revisão do PGI

Tipo de Revisão	Prazo
Primeira apresentação	90 ou 180 dias após a data de eficácia do contrato
Revisão	5 anos após a Primeira apresentação, última Revisão ou da Revisão antecipada (Não considera a Revisão voluntária)
Revisão antecipada	Sempre que a 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
Revisão voluntária	A qualquer momento



Figura 01 – Linha do tempo geral (revisões do PGI)

Na figura 02, a seguir, exemplos de linhas do tempo de revisões de PGI, de uma situação hipotética para uma concessão de 25 anos, que envolvem a primeira apresentação, revisão, revisão antecipada e revisão voluntária.

O processo de revisão voluntária poderá ser realizado de forma modular, assim, alterações consolidadas no planejamento de um componente poderão ser inseridas no PGI vigente. Um módulo do PGI é caracterizado como o planejamento de um dos principais componentes da infraestrutura aeroportuária, identificados no item 5.2 (estrutura). Desse modo, como exemplo, alterações relevantes e consolidadas no planejamento do componente de infraestrutura *Pátio de aeronaves (item 1.1.2 da estrutura)* podem ser inseridas no PGI e atualizar o módulo em questão de forma isolada, havendo necessariamente as devidas adequações/atualizações nas planilhas anexas ao PGI. As revisões, de todo o documento ou de um módulo específico, deverão ser identificadas no controle de atualizações.

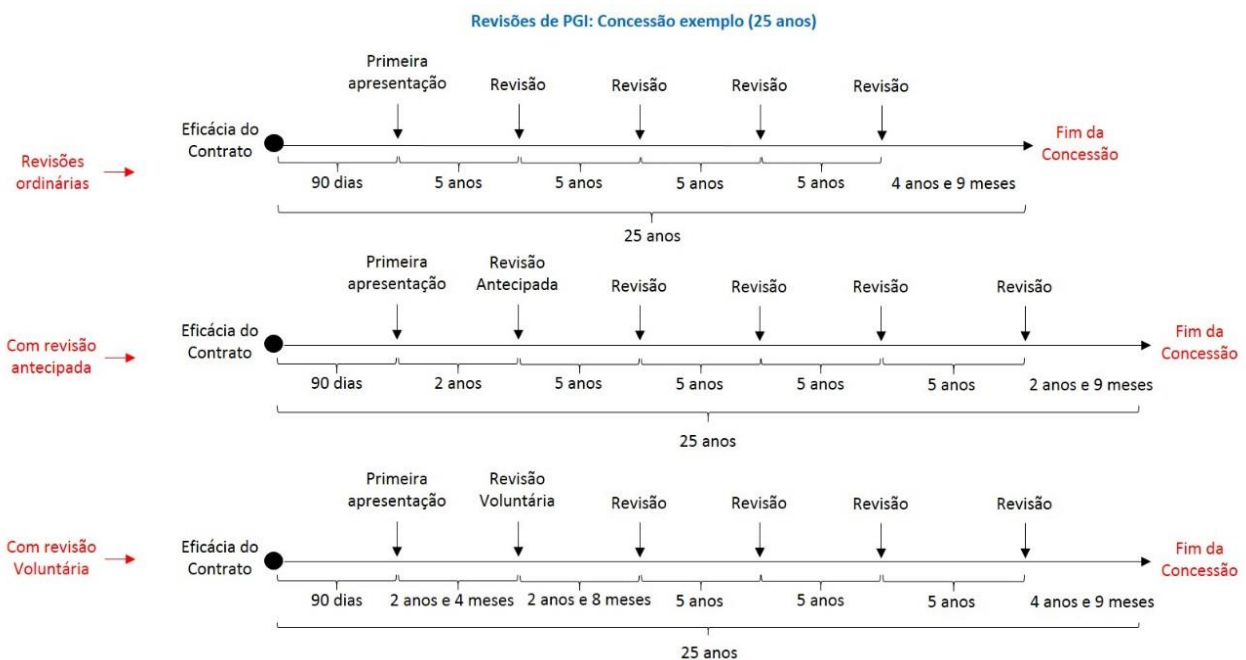


Figura 02 – Ilustração de linhas do tempo hipotéticas para revisões de PGI

4.3 Vinculação

O PGI vinculará a Concessionária para todos os fins de direito, cabendo seu estrito cumprimento e implementação. A Concessionária que descumprir quaisquer obrigações previstas no PGI estará sujeita às penalidades aplicáveis.

A vinculação do planejamento apresentado no PGI vigente, impõe à Concessionária o cumprimento e implementação dos projetos e ações previstos. Importante mencionar que no caso de investimentos e obras a serem realizados a vinculação se refere à execução física do empreendimento, lembrando que a revisão voluntária do PGI pode ocorrer a qualquer

momento após a apresentação inicial, sendo prudente a compatibilidade fiel entre o PGI vigente e as ações de fato em execução pela Concessionária.

A vinculação prevista nos contratos, não alcançam aos valores estimados para a consecução dos investimentos planejados, ou seja, as estimativas de gastos para a implantação das ações previstas nos PGI não vinculam as Concessionárias à concretização do montante. Tão somente demonstra à ANAC a existência de um planejamento financeiro compatível com o plano de manutenção, melhorias e expansão da infraestrutura.

4.4 Conformidade

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

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 ou programas existentes, elaborados ou não pela Concessionária.

No caso específico do Plano Diretor (PDIR), de aprovação obrigatória por parte da ANAC, por meio da Resolução nº 153/2010, que também rege o planejamento de expansão da infraestrutura, deve estar em consonância com o PGI e vice-versa. Caso o planejamento estabelecido no PGI não esteja em acordo com o do PDIR, um dos dois deve ser alterado, a critério da Concessionária, levando-se em consideração todas as variáveis à sua disposição para a tomada de decisão.

Com exceção dos aeroportos GRU, VCP, BSB, GIG, CNF, os contratos determinam que os PGI's deverão ser encaminhados contendo o Relatório de Consulta conforme previsto nos respectivos contratos. Apesar disso, a título de recomendação e não de obrigação, orienta-se que as demais Concessionárias avaliem a conveniência e a oportunidade de utilizarem esse mecanismo de regulação para aprimoramento de seus planejamentos. Ressalta-se que a regra de consulta não se aplica a todas as revisões do PGI, mas, no mínimo, à revisão quinquenal do documento.

No encaminhamento quinquenal do PGI, o documento deve ser revisado completamente como forma de garantir que todos os módulos continuem interligados e apresentando informações coerentes entre si.

4.5 Nível de detalhamento das informações

Uma vez identificado o objetivo do PGI, torna-se imprescindível o escalonamento do nível de detalhamento da informação que deve ser apresentada.

Como orientação geral recomenda-se que o PGI apresente informações detalhadas de maneira que a ANAC possa compreender todo o planejamento estabelecido e assim, realizar seu monitoramento.

A profundidade e o nível de detalhamento das informações básicas e estratégicas, devem considerar os horizontes de curto (até 5 anos), médio (de 5 a 10 anos) e longo prazo (superior a 10 anos) que nortearão a atuação ao longo da execução do objeto da concessão.

Para o planejamento de longo prazo admite-se que as informações apresentadas sejam em níveis conceituais, contemplando ações que envolvam infraestruturas de grande porte e elementos mínimos de planejamento que garantam o atendimento adequado do serviço conforme as previsões de demanda. Para o planejamento de longo prazo não é necessário informar a previsão de valores dos investimentos.

Para o planejamento de curto prazo, as informações constantes no PGI já devem refletir a menor faixa de imprecisão dos estudos de previsão de demanda e da degradação da infraestrutura existente (ACI) devendo apresentar ações mais específicas, detalhadas e concretas para a garantia do atendimento das obrigações contratuais. Por exemplo, é possível estabelecer prazos para realização do investimento (p. ex: duração da obra), identificação mais precisa dos gatilhos de investimentos disparados pela demanda, estimativa do custo do investimento, ações necessárias juntas aos Órgãos Públicos para realização do investimento (p. ex: licenciamento ambiental, Corpo de Bombeiros, Prefeituras, DECEA, etc).

Enfim, o nível de profundidade e de detalhamento das informações contidas no PGI devem ser compatíveis com os respectivos horizontes de planejamento a que se referem e devem oferecer à ANAC dados suficientes e adequados para que possa monitorar à Concessão.

4.6 Planejando capacidade versus demanda e nível de serviço nos aeroportos

Nível de Serviço

O nível de serviço provido nos aeroportos é função da capacidade disponível e da demanda que se apresenta para uso da infraestrutura. Nesse sentido, o planejamento previsto no PGI deve assegurar que a Concessionária possui os meios para executar as adequações de infraestrutura previstas de maneira que o nível de serviço não se degrade abaixo do mínimo

estabelecido no Apêndice B do PEA, durante a Fase II de execução do objeto da concessão, conforme estabelecido no contrato de concessão.

A figura 03, a seguir, demonstra conceitualmente a relação capacidade-d demanda-nível de serviço em um aeroporto e destaca duas situações distintas (1 e 2).

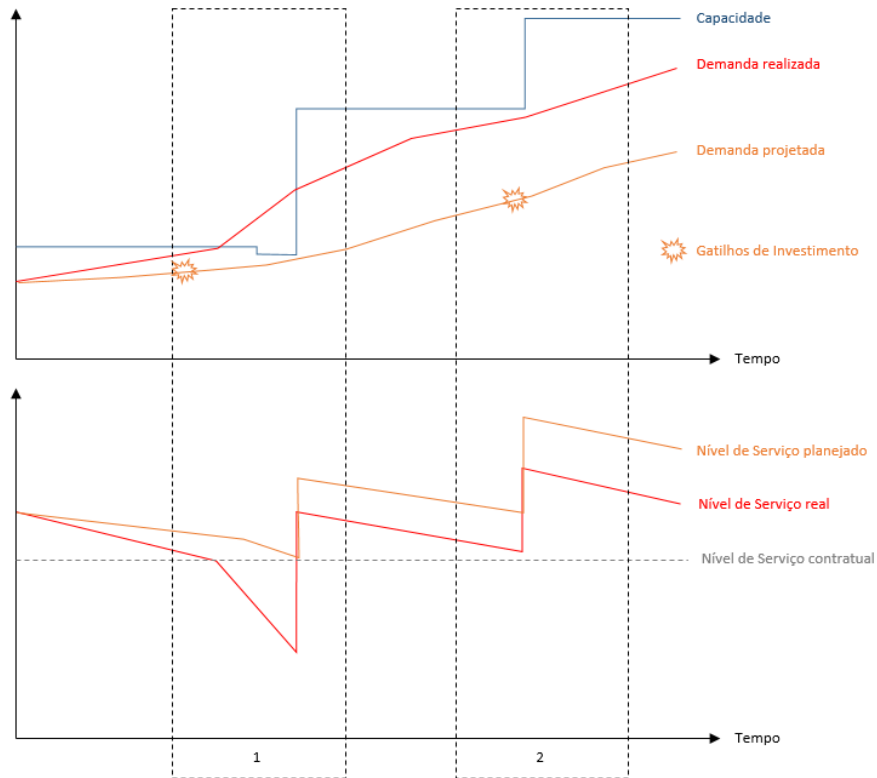


Figura 03 – Capacidade x demanda e nível de serviço (visão conceitual)

Situação 1: observa-se que, durante um certo intervalo de tempo, a capacidade (infraestrutura disponibilizada) ficou aquém do que a demanda realizada exigiu para a manutenção do nível de serviço estabelecido. Isso pode ocorrer devido a uma restrição momentânea de infraestrutura, a um descolamento da demanda realizada em relação à demanda de planejamento sem a devida recomposição de oferta da infraestrutura ou a um erro de planejamento do gatilho de investimento. Esta situação, caso ocorra durante a Fase II de execução da concessão evidencia um descumprimento contratual.

Situação 2: o planejamento adequado de expansão da infraestrutura, com margens compatíveis de ação, garante que o nível de serviço não se degrade para além do mínimo estabelecido. Esta situação evidencia o adimplemento contratual esperado para a Fase II da concessão.

Balanceamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária

O contrato de concessão estabelece que a Concessionária deve realizar os investimentos e/ou ações necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos componentes operacionais do aeroporto com o terminal de passageiros - TPS (contrato 3.1.37 para GRU/BSB/VCP, 3.1.40 para GIG/CNF e 3.1.38 POA/FOR/SSA/FNL em conjunção com os termos do PEA).

Tomando por base que um dos objetivos do contrato de concessão é o atendimento adequado da demanda, o balanceamento dos diversos elementos aeroportuários, incluindo componentes adjacentes como Lado Ar e Lado Terra, vincula-se, no mínimo, à capacidade necessária do terminal de passageiros para atender a esta demanda.

Ou seja, o balizador paramétrico para a verificação de balanceamento da capacidade infraestrutura aeroportuária como um todo é a capacidade do TPS, o que na prática impõe que as capacidades providas pelos seus elementos complementares não representem gargalos ao escoamento da demanda prevista para o TPS no PGI.

4.7 Gatilhos de investimento

Durante toda a Fase II de execução do objeto contratual, mesmo durante a intervenção, o nível de serviço deve ser mantido, conforme as cláusulas contratuais 2.34 (BSB, GRU, VCP, GIG, CNF) e 2.40 (FOR, POA, FNL, SSA), que determinam que após o término das Fases I-A e I-B 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.

Neste contexto, Gatilhos de Investimento são eventos ou momento no tempo, indicados no PGI em que a demanda prevista ensejará a obrigação da Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço estabelecido.

Conforme já apresentado, os gatilhos de investimento devem ocorrer em momento anterior à degradação do nível de serviço, cujo hiato temporal deve ser o suficiente para a execução da intervenção na infraestrutura. Esse hiato temporal cabe a cada Concessionária definir segundo o método a ser utilizado na intervenção.

Observa-se, portanto, a relevância de que o planejamento da Concessionária estabeleça adequadamente os gatilhos para os investimentos não prescritivos, de maneira a se evitar períodos de tempo em que o nível de serviço prestado seja inferior ao mínimo contratual, o que pode ensejar em processo administrativo sancionador.

5. DO PLANO DE GESTÃO DA INFRAESTRUTURA

5.1 Elaboração e encaminhamento

A sistemática de elaboração e encaminhamento do PGI à ANAC deve se orientar por um dos dois fluxos a seguir:

- I) Caso a Concessionária desenvolva o PGI seguindo o modelo proposto neste Manual:
 1. A partir do modelo proposto (item 5.2 e Anexos 1 a 4), deve-se preencher de forma adequada as Tabelas, Planilhas e Declarações constantes nos Anexos 1 a 4 deste Manual;
 2. Preencher a Declaração de Conformidade (Anexo 4 deste Manual);
 3. Realizar a simulação aeroportuária e apresentar como Anexo ao PGI (Anexo 6), os dados, informações e relatórios conforme recomendado no “Manual para Simulação Aeroportuária”, a ser disponibilizado pela ANAC;
 4. Realizar as consultas às partes interessadas, consolidar e apresentar como Anexo 5 ao PGI, o Relatório de Consultas conforme previsto no contrato e em documentação complementar de orientação e/ou normatização do tema;
 - O item não se aplica, de forma obrigatória para GRU, VCP, BSB, GIG e CNF, entretanto, recomenda-se a adoção de tal prática;
 - O Relatório de Consultas às partes interessadas deve ser atualizado, no mínimo, nas revisões quinquenais;
 5. Caso a Concessionária julgue ser importante apresentar no PGI outras informações relevantes para sua própria gestão, ou para o monitoramento da ANAC, estas devem estar organizadas em documentos a serem anexados.
 6. Encaminhar via ofício e e-mail para gios@anac.gov.br:
 - a. PGI, em PDF rastreável, incluindo as planilhas e demais anexos, impresso e em mídia eletrônica;
 - b. Planilhas em formato Excel.
- II) Caso a Concessionária opte por desenvolver o PGI seguindo padrão ou estrutura própria:
 1. Elaborar o PGI baseado na estruturação própria, desenvolvido e organizado conforme critério da Concessionária, contendo todas as informações requeridas consonantes aos contratos de concessão, além das informações complementares que julgar relevante;
 2. Como Anexos ao PGI, deve constar todas as Tabelas, Planilhas e Declarações, adequadamente preenchidas, contidas nos Anexos 1 a 4 deste Manual;

3. Realizar a simulação aeroportuária e apresentar como Anexo ao PGI (Anexo 6), os dados, informações e relatórios conforme recomendado no “Manual para Simulação Aeroportuária”, a ser disponibilizado pela ANAC;
4. Realizar as consultas às partes interessadas, consolidar e apresentar como Anexo 5 ao PGI, o Relatório de Consultas conforme previsto no contrato e em documentação complementar de orientação e/ou normatização do tema;
 - O item não se aplica, de forma obrigatória para GRU, VCP, BSB, GIG e CNF, entretanto, dado ao resultado que pode ser gerado, recomenda-se a adoção de tal prática;
 - O Relatório de Consultas às partes interessadas deve ser atualizado, no mínimo, nas revisões quinquenais;
5. Encaminhar via ofício e e-mail para gios@anac.gov.br:
 - a. PGI em PDF rastreável, incluindo as planilhas e demais anexos, impresso e em mídia eletrônica;
 - b. Planilhas em formato Excel.

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES:

- I. Em caso de eventuais discrepâncias entre as informações apresentadas nas Planilhas, Declarações e Tabelas (Anexos 1 a 4 deste Manual) e outras partes ou documentos do PGI, para fins de monitoramento da concessão, a ANAC considerará as primeiras como válidas.
- II. Parágrafos, palavras, termos e qualquer outra alteração em PGI's atualizados, ao serem encaminhados à ANAC devem vir hachurados em cinza claro, como feito neste parágrafo exemplo.
- III. Como sugestão, a numeração de páginas pode ser codificada de maneira modular para que alterações no documento não ensejem alteração de numeração em todas as suas páginas e que facilite a consulta de informações.
Por exemplo: Texto do PMI (PMI), Lado Terra (2), TPS (a.), Processo Embarque (i.), Saguão de Embarque (1). Sequenciar PMI.2.a.i.1, PMI.2.a.i.1, PMI.2.a.i.1, PMI.2.a.i.1,.

5.2 Estrutura

Em relação à estrutura do PGI, este manual detalha o que a ANAC orienta como uma estrutura mínima adequada, englobando todos os requisitos aplicáveis, porém organizando-os de maneira racional para que o monitoramento e o planejamento sejam mais eficientes.

Mesmo que a Concessionária opte por apresentar estrutura diversa da constante neste manual, o conteúdo relacionado aos itens que compõem a estrutura proposta do PGI deve ser contemplado no documento a ser encaminhado à ANAC e estar devidamente identificados na Declaração de Conformidade (Anexo 4 deste Manual).

A seguir o detalhamento da estrutura mínima recomendada para a elaboração do PGI:

Elementos de estruturação do PGI

Capa
Sumário
Controle de Atualizações
Lista de Páginas Efetivas
Controle de Cópias
Siglas e Abreviaturas
Definições

Parte 1: Geral

1.1 Identificação dos principais componentes da infraestrutura aeroportuária

Aqui deverão estar identificados, no mínimo, os componentes abaixo relacionados, informando de maneira macro ao menos:

- **Quais são os principais componentes da infraestrutura aeroportuária**
- **Identificação no complexo aeroportuário (descritivo + croquis)**
- **Características físicas**
- **Características operacionais:** Ex.: volume de PAX, ATM, ou movimentação no solo anual ou na hora pico
 - 1.1.1. **Sistemas de Pistas**
 - 1.1.2. **Pátio de aeronaves**
 - 1.1.3. **Vias de serviço**
 - 1.1.4. **Terminais de passageiros**
 - 1.1.5. **Terminais de Carga**
 - 1.1.6. **Estacionamento de veículos**
 - 1.1.7. **Vias de acesso e circulação interna**
 - 1.1.8. **Demais instalações para funcionamento do aeroporto**

Parte 2: Avaliação das Condições das Instalações (ACI)

No início da concessão, o relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI) tem como principal objetivo que a Concessionária demonstre à ANAC que tem conhecimento das condições da infraestrutura no momento da eficácia do contrato, e que possui um planejamento de adequações e melhorias a fim de garantir níveis de serviço e qualidade de prestação de serviço adequados.

Ao longo da concessão, a infraestrutura necessitará de ações de manutenção e de melhoria contínua, necessitando por vezes de intervenções mais severas ou até reconstrução, passando o foco do ACI para o monitoramento contínuo das condições evolutivas das instalações aeroportuárias, de forma a subsidiar as respectivas ações necessárias, também visando a garantia de níveis de serviço e da qualidade de prestação de serviço adequados.

Para isso a Concessionária deve apresentar o ACI, que deve ser elaborado tendo como base o Apêndice A do PEA. Todas as instalações descritas devem ser avaliadas e classificadas de acordo com os critérios propostos para que o ACI seja considerado satisfatório. O ACI deve ser atualizado ao menos quando da Revisão do PGI – revisão ordinária quinquenal.

Todas as avaliações, incluindo as melhorias de instalação ou ações corretivas para aquelas classificadas como “razoável”, “ruim” e “crítica”, devem ser descritas na estrutura abaixo, sendo necessário apresentar uma tabela resumo anexa ao PGI (Anexo 1 deste Manual).

Para tanto deve-se apresentar uma tabela detalhando as instalações, os elementos aeroportuários, a avaliação atribuída a cada elemento, as ações requeridas, caso necessário, a periodicidade das ações requeridas e o status destas ações, conforme abaixo.

Esta tabela deverá ser apresentada como um anexo do PGI (Anexo 1 deste Manual).

2.1 Instalações objeto de classificação nas avaliações do ACI

- 2.1.1 Instalações: Edifícios (Perspectiva da S.O.) - Terminais de passageiros e carga*
- 2.1.2 Instalações: Edifícios (Perspectiva da S.O.) - Estacionamento de veículos*
- 2.1.3 Instalações: Edifícios (Perspectiva da S.O.) - Vias de acesso e circulação interna*
- 2.1.4 Sistemas dos edifícios (Perspectiva da S.O.) - Sistemas mecânicos*
- 2.1.5 Sistemas dos edifícios (Perspectiva da S.O.) - Sistemas elétricos*
- 2.1.6 Sistemas dos edifícios (Perspectiva da S.O.) - Sistemas de comunicação*
- 2.1.7 Sistemas dos edifícios (Perspectiva da S.O.) - Sistemas hidráulicos*
- 2.1.8 Equipamentos (Perspectiva da S.O.) - Manutenção e Operacionais*
- 2.1.9 Utilidades (serviços públicos) - Galerias de águas pluviais*
- 2.1.10 Utilidades (serviços públicos) - Sistema de esgotamento sanitário*
- 2.1.11 Utilidades (serviços públicos) - Sistema de fornecimento de energia elétrica*
- 2.1.12 Utilidades (serviços públicos) - Sistema de fornecimento de água*
- 2.1.13 Utilidades (serviços públicos) - Sistema de telecomunicações*
- 2.1.14 Pavimento do lado ar - Sistema de pistas*
- 2.1.15 Pavimento do lado ar - Pátio de aeronaves*
- 2.1.16 Pavimento do lado ar - Vias de serviço*

Parte 3: Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI)

O Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) consiste de um relatório que objetiva basicamente identificar a capacidade do aeroporto, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações sejam capazes de atender à demanda prevista, conforme o nível de serviço estabelecido, a expansão balanceada da infraestrutura e demais regras da concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

Previsão de Demanda

Nesta seção deve ser apresentada, de forma detalhada, os níveis de tráfego em termos anuais e de hora-pico para os próximos 20 (vinte) anos, considerando eventuais restrições operacionais.

Deve constar a base teórica de sustentação do estudo, as premissas consideradas e o detalhamento, ano a ano, para o período considerado no estudo, de forma que os resultados tenham solidez e confiabilidade para subsidiar a adequada caracterização dos gatilhos de investimentos necessários para manutenção do nível de serviço estabelecido e do balanceamento dos elementos operacionais aeroportuários.

Análise técnica do PMI

1. Lado Ar
 - a. Sistema de Pistas
 - b. Pátio de Aeronaves
2. Lado Terra
 - a. TPS
 - i. Processo Embarque
 1. Saguão de Embarque
 2. Processamento checkin / despacho
 3. Processamento de inspeção de segurança (AVSEC)
 4. Processamento de emigração
 5. Salas de embarque (não servidas por pontes de embarque)
 6. Salas de embarque (servidas por pontes de embarque)
 - ii. Processo Desembarque
 1. Processamento de imigração
 2. Salas de desembarque
 3. Processamento de aduana
 4. Saguão de desembarque
 - iii. Sistema de Acesso
 1. Estacionamento de veículos
 2. Meio fio e pontos de acesso ao TPS
3. TECA
4. Desenvolvimento Comercial, quando aplicável
5. Gestão ambiental, quando aplicável

Anexos

- Anexo 1: Avaliação das Condições da infraestrutura (ACI)
- Anexo 2: Planilha resumo de investimentos previstos
- Anexo 3: Planilha resumo Capacidades e Demandas
- Anexo 4: Declaração de Conformidade
- Anexo 5: Relatório de Consulta
- Anexo 6: Simulação Computacional

Anexo 1: Avaliação das Condições da infraestrutura (ACI)

Instalações	Elemento	Detalhamento 1	Detalhamento 2	Avaliação	Periodicidade da ação requerida	Ação requerida	
Edifícios (Perspectiva do S.O. e AVSEC)	Terminals de passageiros	TPS 1	Sala de embarque internacional Sala de desembarque doméstico	Excelente Bom	- -	- -	
		TPS 2	Saguão de desembarque Saguão principal Processador de inspeção AVSEC doméstico Sala de embarque doméstico	Razoável Ruim Crítico Excelente	Médio/Longo prazo Curto prazo Urgente -	Pg. X Pg. y Pg. w -	
	Estacionamento de veículos	Estacionamento descoberto	Excelente	-	-
		Edifício garagem
	Sistemas dos edifícios (Perspectiva do S.O. e AVSEC)	Vias de acesso e circulação interna
		Sistemas mecânicos
		Sistemas elétricos
		Sistemas de comunicação
	Equipamentos (Perspectiva do S.O.)	Sistemas hidráulicos
		Manutenção e Operacionais (Perspectiva do S.O.)
Galerias de águas pluviais		...	...	...	...	...
Sistema de esgotamento sanitário		...	...	...	...	...
Utilidades (serviços públicos)	Sistema de fornecimento de energia elétrica	...	...	...	...	...
	Sistema de fornecimento de água	...	...	...	...	...
	Sistemas de tecnologia e automação	...	...	...	...	...
	Sistema de telecomunicações	...	...	...	...	...
Pavimento do lado ar	Sistema de pistas	...	...	...	...	...
	Pátio de aeronaves Vias de serviço	...	...	...	...	...

Referenciar a ação estabelecida no texto do ACI

Estabelecer periodicidade conforme Ap. A do PEA

Realizar avaliação de, no mínimo, os elementos de infraestrutura abaixo, conforme cap. 9.8 e Ap. A do PEA

Detalhar conforme necessidade

Detalhar conforme necessidade

Detalhar conforme necessidade

Realizar avaliação de, no mínimo, as instalações abaixo, conforme Ap. A do PEA

Anexo 2: Planilha resumo de investimentos previstos

Nº	Referência PGI / Contrato / PEA / Reg. Técnico / Doc	Investimento	Descrição	Gatilho		Prazo			Cronograma financeiro				Cronograma físico									
				Métrica	Valor	Data início	Data de Término	Duração da obra / aquisição	Início da operação	Custo (CAPEX) R\$	Status atual	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Status atual	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4		
1	3.1								Sistema de Pistas													
1.1	3.1.1	Nova TWY RET na RWY 15	Construção de nova TWY no terço final da RWY 15 a fim de possibilitar maior escoamento do fluxo de aeronaves pousando	ATM	150.000	jun/17	dez/18	1a 6m	jan/19	15,50	0	15,5	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	
2	5.26								TPS													
2.1	5.26.1	Infraestrutura XYZ	Construção de XYZ infraestrutura de apoio para embarque e desembarque de passageiros	Data	2020	out/17	dez/19	2a 3m	jan/20	5,43	0	1,086	5,43	-	-	-	0%	20%	100%	-	-	
2.1	5.26.1	Ampliação do saugão de embarque do TPS 2	Acréscimo de 30% na área do saugão de embarque de passageiros no lado terra do TPS 2	Data	2022	abr/19	set/21	2a 5m	nov/21	25,47	-	-	5,094	12,735	25,47	-	-	20%	50%	100%	-	-

Informar o status da realização do investimento em porcentagem ao final de cada ano

Inserir custos totais previstos para investimentos previstos até 10 anos, em Milhões de Reais (R\$ mi).
Informação sem caráter vinculativo

Inserir a data em que se pretende iniciar a operação do investimento realizado

Identificar os investimentos por componentes aeroportuários, conforme itens 6 e 9.8 do PEA. Grau de detalhamento sugerido: A mesma estrutura estabelecida para o PMI

Enumerar o investimento e referenciar no PGI e dispositivo contratual/regulamentar

Informar o status da realização do investimento em Milhões de Reais (R\$ mi) ao final de cada ano

Inserir período de tempo de duração total de realização do investimento
Ano = a
Meses = m

Inserir previsão para o início e conclusão da execução do investimento (mês/ano)

Identificar claramente o gatilho (se for o caso)

Descrição sucinta do investimento

No caso de investimento obrigatório para atendimento ao Contrato ou Regulamento Técnico de Aviação Civil, referenciar a cláusula, item, lei, RBAC ou normativo que o investimento visa atender

Anexo 3: Planilha resumo Capacidades e Demandas

CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA - ANUAL				
	Métrica	Eficácia	2017	2018
Capacidade de processamento de passageiros	Mpax/Ano	C		
Demanda Prevista	Mpax/Ano	D		
Demanda Realizada	Mpax/Ano	D		

Inserir a capacidade e demanda dos terminais (TPS1 + TPS 2 + TPS 3) em MPAX/ano ao longo de todo o período da concessão

LADO AR				
SISTEMA DE PISTAS - ANUAL				
	Métrica	Eficácia	2017	2018
Capacidade de processamento de aeronaves	Atm/Ano	C		
Demanda Realizada	Atm/Ano	D		
Demanda Prevista	Atm/Ano	D		
SISTEMA DE PISTAS - HORÁRIO				
	Métrica	Eficácia	2017	2018
Movimento horário	Atm/h	C		
		D		
PÁTIO DE AERONAVES				
	Métrica	Eficácia	2017	2018
Posições de estacionamento				
Com pontes de embarque	un	C		
		D		
Remotas	un	C		
		D		
Total	un	C		
		D		

Inserir a capacidade e demanda do sistema de pistas em ATM/ano ao longo de todo o período da concessão

Inserir a capacidade e demanda do sistema de pistas em ATM/h ao longo de todo o período da concessão

Inserir a o número de posições de pátio existentes, classificadas como "remoto" ou "com ponte de embarque", ao longo de todo o período da concessão

LADO TERRA				
SISTEMA DE ACESSO				
	Métrica	Eficácia	2017	2018
Vias de acesso e circulação interna	mov/h	C		
		D		
Estacionamento	un	C		
		D		
Meio fio de embarque (Doméstico + Internacional) TPS 1	metragem	C		
Meio fio de desembarque (Doméstico + Internacional) TPS 1	Linear	C		
Meio fio de embarque (Doméstico + Internacional) TPS 2	metragem	C		
Meio fio de desembarque (Doméstico + Internacional) TPS 2	Linear	C		
Meio fio de embarque (Doméstico + Internacional) TPS 3	metragem	C		
Meio fio de desembarque (Doméstico + Internacional) TPS 3	Linear	C		

Inserir a capacidade e demanda das vias de acesso em mov/h, ao longo de todo o período da concessão

Inserir o número de posições de estacionamento de veículos existentes, ao longo de todo o período da concessão

Inserir a metragem linear de meio fio disponibilizada para os processos de embarque e desembarque em cada TPS, ao longo de todo o período da concessão

Anexo 3: Planilha resumo Capacidades e Demandas

Simultâneo: Preencher quando o processamento de passageiros domésticos e internacionais ocorrer no mesmo espaço. Caso esses campos sejam preenchidos, os campos correspondentes nos processamento exclusivamente domésticos e internacionais não deverão ser preenchidos.

Doméstico: Preencher quando o processamento de passageiros for exclusivamente doméstico

Internacional: Preencher quando o processamento de passageiros for exclusivamente Internacional

TERMINAL DE PASSAGEIROS - T1		Métrica	Eficácia 2017 2018		
Simultâneo	Saguão de embarque	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila de check-in	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Saguão de Desembarque	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
Doméstico	Saguão de embarque	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila de check-in	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila da inspeção de segurança	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Sala de Embarque Convencional + Reversível	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Sala de Desembarque Convencional + Reversível	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
Saguão de Desembarque	pax/h C D				
	Índice de Saturação	0%	0%	0%	
Internacional	Saguão de embarque	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila de check-in	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila da inspeção de segurança	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila da Emigração	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Sala de Embarque Convencional + Reversível	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Sala de Desembarque Convencional + Reversível	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
	Fila da Imigração	pax/h C D			
		Índice de Saturação	0%	0%	0%
Fila da Aduana	pax/h C D				
	Índice de Saturação	0%	0%	0%	
Saguão de Desembarque	pax/h C D				
	Índice de Saturação	0%	0%	0%	

Inserir a capacidade e a demanda em Pax/h para cada um dos processadores apresentados na tabela, ao longo de todo o período da concessão. A linha dedicada à saturação do processador não deve ser preenchida manualmente

Quando houver área reversível, inserir a capacidade máxima disponível no processador

Quando houver área reversível, inserir a capacidade máxima disponível no processador

Anexo 4: Declaração de Conformidade

Declaração de Conformidade de PGI			
Aeroporto:			
PGI Versão:			
Data de encaminhamento:			
Local	Clausula	Conformidade	Observações
			Geral
FEA	9.8		Identificação dos principais componentes da infraestrutura aeroportuária
FEA	9.8.1		Sistema de pistas
FEA	9.8.2		Pátio de aeronaves
FEA	9.8.3		Vias de serviço
FEA	9.8.4/9.8.5		Terminais de passageiros e carga
FEA	9.8.5/9.8.6		Estacionamento de veículos
FEA	9.8.6/9.8.7		Vias de acesso e circulação interna
FEA	9.8.7/9.8.8		Demais instalações para funcionamento do aeroporto
FEA	9.10		O PGI deverá apresentar os seguintes relatórios:
FEA	9.10		Avaliação das Condições das Instalações (ACI)
FEA	9.10		Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI)
FEA	9.10		Resumo de Movimentação Aeroportuária (RMA)
			ACI
FEA	9.11.1		A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), contemplando as instalações e sistemas de grande porte, considerando ao menos as apresentadas no Apêndice A deste PEA.
FEA	Ap. A		Edifícios (Perspectiva da S.O. e AVSEC)
FEA	Ap. A		Terminais de passageiros e carga
FEA	Ap. A		Estacionamento de veículos
FEA	Ap. A		Vias de acesso e circulação interna
FEA	Ap. A		Sistemas dos edifícios (Perspectiva da S.O. e AVSEC)
FEA	Ap. A		Sistemas mecânicos
FEA	Ap. A		Sistemas elétricos
FEA	Ap. A		Sistemas de comunicação
FEA	Ap. A		Sistemas hidráulicos
FEA	Ap. A		Equipamentos (Perspectiva da S.O.)
FEA	Ap. A		Manutenção e Operacionais (Perspectiva da S.O.)
FEA	Ap. A		Utilidades (serviços públicos)
FEA	Ap. A		Galerias de águas pluviais
FEA	Ap. A		Sistema de esgotamento sanitário
FEA	Ap. A		Sistema de fornecimento de energia elétrica
FEA	Ap. A		Sistema de fornecimento de água
FEA	Ap. A		Sistema de tecnologia e automação
FEA	Ap. A		Sistema de telecomunicações
FEA	Ap. A		Pavimento do lado ar
FEA	Ap. A		Sistema de pistas
FEA	Ap. A		Pátio de aeronaves
FEA	Ap. A		Vias de serviço
FEA	Ap. A		Utilizou os critérios previstos no Ap. A ("Excelente", "Bom", "Razoável", "Ruim" e "Crítico")?

Informar a página do PGI em que se encontra o elemento exigido

